Ministère des Transports

Rapport annuel 1984-1985

Québec

Le contenu de cette publication a été rédigé par le
ministère des Transports

Cette édition a été produite par
la Direction générale
des publications gouvernementales
du ministère des Communications

Dépôt légal — 1er trimestre 1986
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-551-06931-9
ISSN 0711-9011

© Gouvernement du Québec

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'exercice financier 1984-1985.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre,

Marc-Yvan Côté

Québec, le 1er mars 1986.

Table des matières

Partie I
Cadre de fonctionnement 7

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative 7

1.1 Lois constitutives 7
1.2 Lois administrées et règlements 7
1.3 Amendements aux lois et règlements 8
1.4 Vocation 9
1.5 Réorganisation administrative 9
1.6 Organisation administrative 10

Chapitre II
Champs d'activité 13

2.1 Missions 13
2.2 Programmes 13

Chapitre III
Ressources 15

3.1 Ressources humaines 15
3.2 Ressources financières 15

Partie II
Activités par programme 17

Chapitre IV
Programme 1 17

Systèmes de transport terrestre 17
4.1 Inventaire et recherche 17
4.2 Travaux de génie 18
4.3 Transport des personnes 19
4.4 Transport des marchandises 22

Chapitre V
Programme 3 27

Construction du réseau routier 27
5.1 Orientations 27
5.2 Travaux routiers 27

Chapitre VI
Programme 4 29

Conservation du réseau routier 29
6.1 Conservation des chaussées 29
6.2 Structures 29
6.3 Équipement de contrôle 30
6.4 Entretien d'hiver 30
6.5 Activités de soutien 30
6.6 Soutien en matériel 30

Chapitre VII
Programme 5 31

Gestion interne et soutien 31
7.1 Gestion financière 31
7.2 Administration 31
7.3 Communications 32
7.4 Systèmes de gestion 33

Chapitre VIII
Programme 6 35

Transport scolaire 35

Chapitre IX
Programme 7 37

Transport maritime et aérien 37
9.1 Transport maritime 37
9.2 Transport aérien 38

Chapitre X
Programme 8 41

Service aérien gouvernemental 41
10.1 Transport des personnes et des marchandises 41
10.2 Protection de la forêt 41

Chapitre XI
Secrétariat du Ministère 43

11.1 Service des relations extra-ministérielles 43
11.2 Service des archives et messageries 45

Liste des tableaux

1. Missions gouvernementales et programmes du Ministère **14**
2. Classement du personnel permanent par catégories d'emplois **15**
3. Affectation des budgets de 1983-1984 et 1984-1985 par programmes et éléments de programmes **16**
4. Inventaire, en kilomètres, du réseau routier **29**
5. Principaux postes budgétaires **29**
6. Entretien d'hiver **30**

Partie I
Cadre de fonctionnement

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative

1.1 Lois constitutives

La Loi instituant le ministère des Transports a été adoptée en 1972, fusionnant les anciens ministères de la Voirie et des Transports. Cette nouvelle loi accordait à un seul ministre l'ensemble de la juridiction en matière de transport.

La Loi sur les transports, adoptée également en 1972, donnait de nouvelles responsabilités au ministre en lui confiant le transport des écoliers, antérieurement assumé par le ministère de l'Éducation, et le transport par taxi, qui relevait auparavant des municipalités.

Cette loi constitutive touche aussi certains organismes qui relèvent du ministre des Transports. Ainsi en est-il de la Commission des transports du Québec, qui a succédé à la Régie des transports, et du Conseil consultatif des transports.

De plus, le ministre des Transports s'est vu confier la responsabilité de quelques autres organismes gouvernementaux: la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau—Hauterive en 1975 et la Régie de l'assurance automobile du Québec en 1980.

Le présent rapport ne tient pas compte des activités des divers organismes ci-dessus énumérés, celles-ci faisant l'objet de rapports séparés.

1.2 Lois administrées

Voici la liste des principales lois dont le ministre des Transports est chargé de surveiller la mise en application:

Loi sur l'assurance automobile
L.R.Q., c. A-25

Loi sur les autoroutes
L.R.Q., c. A-34

Loi sur les chemins de colonisation
L.R.Q., c. C-13

Loi sur les chemins de fer
L.R.Q., c. C-14

Code de la sécurité routière
L.R.Q., c. C-24.1

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal
L.R.Q., c. C-60.1

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport
L.R.Q., c. C-70

Loi sur l'expropriation
L.R.Q., c. E-24, titres 2 et 3

Loi sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles
L.R.Q., c. I-5

Loi sur le ministère des Transports
L.R.Q., c. M-28

Loi sur les panneaux-réclame et affiches
L.R.Q., c. P-5

Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec
L.R.Q., c. R-4

Loi sur la Société des traversiers du Québec
L.R.Q., c. S-14

Loi sur la Société québécoise des transports
L.R.Q., c. S-22.1

Loi sur les transports
L.R.Q., c. T-12

Loi sur la vente des billets de chemin de fer
L.R.Q., c. V-2

Loi sur la voirie
L.R.Q., c. V-8

Loi sur le transport par taxi
L.R.Q., c. T-11.1

Loi sur l'instruction publique
L.R.Q., c. I-14
(Transport des écoliers)

Loi sur la Société de transport de la ville de Laval
1984, c. 42
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales).

1.3 Amendements aux lois et règlements

Au cours de l'exercice 1984-1985, plusieurs mesures législatives importantes ont été adoptées, à savoir:

— la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports (1984, c. 23); cette loi modifie les dispositions législatives concernant le transport des personnes handicapées; elle accorde également aux organismes publics de transport en commun le pouvoir de conclure des contrats de services et des ententes avec d'autres transporteurs; de plus, cette loi donne au gouvernement le pouvoir de réglementer l'utilisation des immeubles administrés par le ministre des Transports et des installations et équipements qui s'y trouvent; enfin, cette loi accorde au gouvernement le pouvoir de suspendre en tout ou en partie, à certaines conditions, l'application de règlements relatifs au transport lors d'événements spéciaux;

— la Loi sur l'enseignement primaire et secondaire public (1984, c. 39); cette loi prévoit, entre autres, certaines règles concernant le transport des élèves;

— la Loi sur la Société de transport de la ville de Laval (1984, c. 42); cette loi a pour objet de constituer la Société de transport de la ville de Laval qui succède ainsi à la Commission de transport de la ville de Laval; cette loi a pour premier objectif de donner aux élus municipaux de la ville de Laval le contrôle de la nouvelle Société de transport et a également pour but de remettre aux municipalités concernées la responsabilité de l'organisation et du financement des services de transport hors territoire donnés auparavant par la Commission de transport de la ville de Laval;

— la Loi modifiant diverses dispositions législatives (1984, c. 47); cette loi modifie, entre autres, la Loi sur les chemins de fer ainsi que d'autres lois régissant des compagnies privées de chemins de fer afin de remplacer la procédure d'approbation de la tarification par une procédure de dépôt auprès de la Commission des transports du Québec; elle modifie également les lois relatives aux communautés urbaines et aux corporations municipales et intermunicipales de transport afin de les obliger à obtenir l'autorisation du ministre des Transports avant de disposer de biens acquis grâce à des subventions du gouvernement.

Des modifications ont aussi été apportées à plusieurs règlements adoptés en vertu de la Loi sur les transports dont le ministre des Transports est responsable:

— le Règlement modifiant l'Ordonnance générale sur le camionnage (Décret 1604-84 du 4 juillet 1984); ce règlement a principalement pour but de préciser quand un permis de transport est prescrit pour effectuer un transport d'animaux vivants; il prévoit aussi que l'Ordonnance générale ne s'applique pas au transport de fleurs à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles;

— le Règlement modifiant le Règlement sur la location de véhicules automobiles (Décret 861-84 du 4 avril 1984); ce règlement a surtout pour objectif d'éviter que ne soient émis ou modifiés des permis de location pour permettre la location d'autobus à des personnes qui ne sont pas autorisées à exploiter un service de transport de personnes par autobus;

— la politique d'aide gouvernementale au transport en commun (Décret 2281-84 du 11 octobre 1984); ce décret a pour objet de rendre admissibles à la politique d'aide gouvernementale, en plus des organismes publics de transport en commun et des municipalités de la région métropolitaine de recensement de Montréal, certaines catégories de municipalités; d'autres modifications ont été apportées à cette politique d'aide par les décrets 2482-84 du 7 novembre 1984, 2712-84 du 5 décembre 1984 et 497-85 du 13 mars 1985;

— le Règlement modifiant les Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec (Décret 1153-84 du 16 mai 1984); ce règlement a pour but de simplifier les règles concernant les plaques portant l'inscription (CT);

— le Règlement modifiant le Règlement sur le service touristique (Décret 153-85 du 23 janvier 1985); ce règlement a pour but de favoriser davantage le développement touristique au Québec en permettant à des transporteurs effectuant des voyages à charte-partie par autobus de donner des services touristiques à leurs groupes moyennant le respect de certaines conditions;

— le Règlement modifiant le Règlement sur le transport de produits nommés (Décret 2587-84 du 21 novembre 1984); ce règlement a pour but d'ajouter à la liste des produits nommés, les arbres de Noël;

— le Règlement modifiant le Règlement sur le transport par véhicule-taxi (Décret 1880-84 du 16 août 1984); ce règlement a pour objectif de modifier les limites de l'agglomération de Sherbrooke de manière à mieux répondre aux déplacements habituels des résidants et à améliorer la qualité des services;

— le Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers (Décret 1470-84 du 20 juin 1984); ce règlement a pour objet de modifier les normes de construction des autobus et minibus d'écoliers relatives au gaz naturel comprimé et au gaz propane utilisés comme carburant, de modifier les normes

applicables aux sorties de secours et enfin de mieux cerner la responsabilité du constructeur et des propriétaires d'un autobus d'écoliers;

— le Règlement modifiant le Règlement sur les voyages spéciaux et à charte-partie par autobus (Décret 860-84 du 4 avril 1984); ce règlement a d'abord pour but de remplacer la procédure d'avis écrit par toute autre procédure d'avis lorsque le transporteur ne peut fournir le service au requérant; il a aussi pour objectif de permettre la répétition des voyages à charte-partie de ou vers Mirabel; d'autres modifications ont été apportées à ce règlement par le décret 2025-84 du 12 septembre 1984 de manière à exempter de l'obligation de détenir un permis ceux qui assurent certains services publics de transport de personnes handicapées;

— le Règlement modifiant le Règlement sur le transport scolaire (Décret 1469-84 du 20 juin 1984); ce règlement a pour but de prévoir, par négociation de gré à gré, l'octroi par contrat d'un véhicule de plus par transporteur que le nombre total de véhicules requis de cette personne par rapport à l'année scolaire précédente; il a également pour objet de préciser la durée de la garantie d'exécution de contrat prévue au règlement et de revoir la composition du quorum du Comité consultatif de transport;

— le Règlement sur les droits payables pour les permis de taxi (Décret 1152-84 du 16 mai 1984); ce règlement a pour objet de fixer les droits payables pour l'obtention de permis de taxi et de confier à la R.A.A.Q. la responsabilité de percevoir ces montants;

— le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal (Décret 1044-84 du 2 mai 1984); ce règlement a pour but de fixer le droit annuel payable pour financer le programme de réduction du nombre de permis de taxi à Montréal et de fixer également le droit particulier payable pour le transfert d'un permis de taxi.

1.4 Vocation

La vocation du Ministère tient son origine des pouvoirs qui lui sont conférés par une loi constitutive et par la Loi sur les transports.

Suivant la Loi sur le ministère des Transports, le ministre est chargé d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques de transport, de les mettre en oeuvre et de surveiller leur application.

Par ailleurs, la Loi sur les transports rend le ministre responsable d'établir un plan des systèmes de transport, d'inventorier et de réglementer les coûts, les taux et les tarifs. Elle l'autorise aussi à accorder des subventions à des fins relatives au transport.

1.5 Réorganisation administrative

L'exercice financier 1984-1985 a été caractérisé par une refonte partielle de la structure administrative du Ministère. Cette refonte visait à répondre plus adéquatement aux besoins socio-économiques, ainsi qu'à correspondre de plus près à la réalité vécue à l'intérieur même de cette structure.

Dans un premier temps, la fusion des anciennes directions générales de la gestion financière, d'une part, et de l'administration et du personnel d'autre part, a permis de constituer la Direction générale de l'administration et de la gestion financière. En raison de ce réaménagement, les activités relatives à l'actuelle Direction de l'administration ont été intégrées principalement à la Direction des contrats et de l'approvisionnement et à la Direction des systèmes de gestion.

Dans un deuxième temps, les modifications apportées aux structures et aux plans d'organisation administrative de l'ancienne Direction générale de la planification et du développement ont occasionné la création ou les modifications des structures suivantes:

— la Direction générale du transport terrestre des personnes;

— la Direction générale du transport intermodal;

— la Direction de la recherche.

La Direction générale du transport terrestre des personnes a été mise sur pied afin d'améliorer la cohérence des interventions et des politiques gouvernementales dans le domaine du transport terrestre des personnes et, aussi, parce qu'il s'avérait nécessaire d'intégrer les activités et les responsabilités du Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM) dans la structure administrative du Ministère.

En ce qui a trait au plan d'organisation de la Direction générale du transport intermodal, il comporte les modifications suivantes:

— la création d'une Direction du transport ferroviaire;

— la création d'une Direction du transport routier des marchandises.

Pour ce qui est de la Direction du transport maritime, connue auparavant sous le nom de Direction du transport maritime et fluvial, et de la Direction du transport aérien, les mandats et activités demeurent sensiblement les mêmes.

Quant à la Direction de la recherche, elle a été créée afin de répondre à la volonté gouvernementale de faire de la recherche-développement (R-DT) un outil fondamental du développement économique.

La Direction générale du génie, pour sa part, a sous sa responsabilité une nouvelle unité administrative, soit la Division de la planification du réseau routier. Cependant, un projet de réorganisation administrative sera élaboré au cours de l'année 1985-1986 qui consistera en une refonte complète de cette direction générale.

Conséquemment à ces modifications à la structure administrative, la Direction de la recherche, la Direction de la vérification interne et des enquêtes, la Direction de la programmation ainsi que la Direction des communications ont été transférées sous l'autorité du sous-ministre.

Enfin, le secrétariat du Ministère a fait l'objet de réaménagements en y intégrant les relations extra-ministérielles, les affaires exécutives et administratives ainsi que les archives et messageries (registraire).

1.6 Organisation administrative

Conformément à l'approbation du Conseil du trésor, l'organisation administrative du Ministère était composée, au 31 mars 1985, principalement de 5 directions générales, 25 directions centrales, 12 directions régionales, 47 districts et de 67 services.

Les cinq directions générales

1) Direction générale du transport terrestre des personnes

Elle établit les orientations, conçoit et élabore des politiques d'aide, des programmes et le cadre réglementaire concernant le développement, la mise en place et le fonctionnement des systèmes de transport terrestre des personnes afin de répondre aux besoins des utilisateurs et des exploitants. De plus, elle favorise le développement et le fonctionnement des réseaux et des infrastructures de transport terrestre des personnes.

Cette direction générale englobe les unités administratives dont les noms suivent, accompagnés chacun des lignes essentielles de leur mandat.

Direction des études et de la planification: initier, orienter et coordonner les études concernant l'élaboration des politiques, la réglementation, les programmes d'aide, la situation économique de l'industrie du transport et le développement cohérent des réseaux de transport à l'échelle du Québec.

Direction de l'expertise technique et projets: assurer, à la suite d'études d'opportunité, la conduite d'expertises de faisabilité technique et la préparation d'avant-projets et de plans et devis concernant les infrastructures et les équipements de transport terrestre des personnes.

Direction des programmes d'aide et de réglementation: assurer une administration efficace des programmes d'aide au transport terrestre des personnes tout en maintenant un cadre réglementaire adéquat; garantir des interventions judicieuses et continues auprès des clientèles visées afin de mesurer l'efficacité des ressources consacrées à ces programmes et d'en rationaliser l'utilisation.

Direction de l'administration et du péage: planifier, diriger et contrôler les programmes visant, d'une part, à fournir aux autres directions de la Direction générale les services d'expertise et de soutien sur le plan administratif et, d'autre part, à administrer les activités reliées à la perception et au contrôle des tarifs exigés des usagers qui empruntent les autoroutes à péage.

2) Direction générale du transport intermodal

Elle conçoit, développe et évalue les services et les systèmes de transport dans les domaines maritime, aérien, ferroviaire et routier des marchandises. En plus, elle réglemente et normalise les divers services de transport, de même que leur utilisation.

Cette direction générale comprend les unités administratives suivantes:

Direction du transport maritime: assurer la définition et l'application des politiques, réglementations, normes, échelles de tarification et critères de subventions dans le domaine du transport maritime et en promouvoir le développement ordonné au Québec; représenter le Ministère auprès des organismes et des entreprises oeuvrant dans le domaine du transport maritime et auprès des utilisateurs de ces services.

Direction du transport aérien: élaborer, réviser et implanter des politiques et des programmes de développement des services et infrastructures de transport aérien au Québec et définir des critères d'aide à des entreprises qui exploitent des services dans ce domaine; promouvoir l'amélioration et la sécurité des moyens et des services de transport aérien.

Direction du transport ferroviaire: inventorier, analyser et prévoir les besoins en matière de transport et d'infrastructures ferroviaires au Québec; élaborer des politiques et des programmes d'intervention applicables au transport ferroviaire et s'assurer d'une réglementation pertinente dans ce domaine.

Direction du transport routier des marchandises: assurer la définition et l'application des politiques et des programmes d'intervention du Ministère dans

le domaine du transport routier des marchandises, en évaluer le cadre réglementaire et en assurer le fonctionnement.

3) Direction générale du génie

Elle exerce des activités reliées au design des infrastructures de transport et elle assure la confection des plans et devis nécessaires à la construction des ouvrages routiers, ferroviaires, maritimes et aériens; elle contrôle la qualité et fournit l'expertise technique dans la mise en oeuvre de tels projets.

Cette direction générale comprend les unités administratives suivantes:

Direction des expertises et normes: assurer les expertises nécessaires au Ministère en procédant à la cueillette de données, à des analyses et à l'établissement des normes en matière de génie.

Direction de la recherche et du contrôle: garantir à tous les responsables de la conception, de la réalisation et de l'entretien des infrastructures de transport l'assistance technique spécialisée qu'ils requièrent, de même que les supports de recherche nécessaires pour atteindre le plus haut niveau possible de qualité dans le choix des produits et des matériaux ainsi que dans les techniques de mise en oeuvre.

Direction des structures: s'assurer que tous les plans et devis servant à la construction de ponts, viaducs, quais, débarcadères et autres ouvrages soient effectués selon les règles de l'art.

Direction des tracés et projets: prendre les mesures nécessaires pour que tous les plans et devis servant à la construction des chaussées du Ministère soient dressés selon les règles de l'art.

Direction des acquisitions: assurer aux unités concernées, au moment requis, les droits de propriété et de passage afin d'éviter les délais dans les programmes de construction ou de rénovation; dans les négociations avec les tiers, agir dans les meilleurs intérêts du Ministère et des intéressés, propriétaires et autres, dans un esprit de justice et d'équité.

4) Direction générale des opérations

Elle voit à l'exécution des travaux de construction et d'entretien des infrastructures de transport maritime, aérien et terrestre, conformément aux programmes ainsi qu'aux plans et devis; elle assume aussi les responsabilités relatives à la gestion du matériel, à l'implantation et à l'entretien des éléments de signalisation de l'ensemble des infrastructures.

À cette direction générale se greffent les unités administratives suivantes:

Direction de la construction: doter le Ministère d'un système de gestion lui permettant de planifier, d'organiser et de contrôler avec efficacité les nombreuses activités propres à la fonction (construction); garantir à l'échelle du Québec l'uniformisation des méthodes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux de construction des infrastructures de transport.

Direction de l'entretien: pourvoir le Ministère d'un système de gestion lui permettant de planifier, d'organiser et de contrôler avec efficacité les nombreuses activités propres à la fonction (entretien); assurer à l'échelle du Québec l'uniformisation des méthodes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux d'entretien des infrastructures et des bâtisses sous la juridiction du Ministère.

Directions régionales: fournir aux régions une gestion efficace des ressources consacrées à l'entretien et à la construction des infrastructures de transport ainsi qu'à l'exploitation des immeubles sous la juridiction du Ministère; projeter au niveau régional la dimension transport, en représentant le Ministère auprès de la population et de différents organismes publics.

Le réseau des unités administratives de cette direction générale, comprenant 12 directions régionales et 47 districts, couvre tout le territoire du Québec. Une forte proportion des effectifs du Ministère y est concentrée; quelque 5 900 personnes y travaillent régulièrement, et l'arrivée du personnel saisonnier, en été, porte ce chiffre à plus de 8 000.

5) Direction générale de l'administration et de la gestion financière

Essentiellement elle joue un rôle conseil auprès des gestionnaires du Ministère: elle fournit aux différentes unités administratives des services spécialisés en matière de personnel, de budget, de systèmes de gestion, de contrat, d'approvisionnement ainsi que de réclamation.

Elle remplit également un rôle d'intermédiaire auprès des organismes centraux gouvernementaux en ces matières.

Les unités administratives qui en font partie sont les suivantes:

Direction du contrôle budgétaire: garantir une allocation rationnelle des ressources financières du Ministère et un contrôle budgétaire adéquat; s'assurer de la juste utilisation des subventions versées par le Ministère ainsi que d'un contrôle approprié des dépenses et des recettes; veiller à ce que le Ministère obtienne la meilleure part financière possible dans le cas d'ententes conclues avec d'autres gouvernements soit de niveau municipal, provincial ou fédéral et qu'il récupère les sommes qui lui sont dues.

Direction du personnel: fournir aux gestionnaires l'expertise nécessaire en matière d'organisation

administrative, de gestion et de développement des ressources humaines et de relations de travail et ce, en conformité avec les lois, règlements, conventions collectives et directives régissant le personnel de la fonction publique.

Direction des contrats et de l'approvisionnement: veiller à ce que l'approvisionnement du Ministère en matériaux ou autres fournitures soit effectué au meilleur coût possible et dans les délais requis; assurer des services compétents et conformes aux lois ou aux règlements en vigueur aux unités administratives du Ministère en matière d'approvisionnement et de contrats.

Direction des réclamations: garantir la justice et l'équité dans toute matière contentieuse existant, d'une part, entre le Ministère et ses divers contractants, d'autre part, entre le Ministère et le public, quant aux réclamations sur dommages.

Direction des systèmes de gestion: fournir le soutien nécessaire au développement, à la réalisation, à l'implantation, à l'exploitation et à l'entretien des systèmes administratifs et scientifiques, à la bureautique ainsi qu'aux normes et procédés requis pour le fonctionnement efficace des unités administratives en matière de systèmes de gestion; élaborer les plans directeurs de l'informatique et de la bureautique.

Chapitre II
Champs d'activité

2.1 Missions

Le ministère des Transports participe aux missions économique, éducative et culturelle, gouvernementale et administrative.

Les infrastructures de transport sont d'une importance vitale pour le progrès local, régional et national. La conception des systèmes de transport québécois, la planification des infrastructures dans les domaines aérien, maritime et terrestre, la confection des plans et devis nécessaires à la réalisation des projets ainsi que l'exécution des travaux de construction et d'entretien constituent les diverses composantes de la vocation économique du Ministère.

Conformément à la Loi sur les transports, le Ministère assume la mission éducative et culturelle en accordant le soutien administratif et l'aide financière nécessaires au transport des écoliers. Ses activités en ce domaine visent une rationalisation des moyens employés afin que les modes de transport offrent un service satisfaisant aux écoliers.

Quant à la mission gouvernementale et administrative, le Ministère y collabore par les services qu'il fournit en matière de transport aérien gouvernemental, à savoir: le transport d'urgence de malades, la protection de la forêt, l'assistance à la Sûreté du Québec et, occasionnellement, le transport des membres du gouvernement et de l'Administration dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

2.2 Programmes

C'est à l'intérieur de huit (8) programmes que se répartissent les activités du Ministère:

1. Systèmes de transport terrestre

Ce programme vise à inventorier, améliorer et coordonner les systèmes de transport, et à apporter une aide financière aux services de transport en commun, sauf le transport scolaire qui forme à lui seul le sixième programme.

2. Commission des transports du Québec

Cet organisme relève directement du ministre des Transports et produit son propre rapport annuel.

3. Construction du réseau routier

Ce programme vise l'amélioration du réseau routier.

4. Conservation du réseau routier

Ce programme vise à maintenir la qualité du réseau routier.

5. Gestion interne et soutien

Ce programme vise à planifier, diriger et coordonner l'emploi des ressources humaines, matérielles et financières essentielles à la bonne gestion des programmes.

6. Transport scolaire

Ce programme vise à permettre aux institutions des niveaux primaire et secondaire d'assurer des services de transport aux écoliers.

7. Transport maritime et aérien

Ce programme vise à assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien.

8. Transport aérien gouvernemental

Ce programme vise à fournir des services spécialisés de transport aérien à des fins gouvernementales.

Tableau 1

Missions gouvernementales et programmes du Ministère

Missions	Domaines	Secteurs	Programmes
Économique	Transports	Transport terrestre	1. Systèmes de transport terrestre.
			2. Commission des transports du Québec.
			3. Construction du réseau routier.
			4. Conservation du réseau routier.
			5. Gestion interne et soutien.
		Transport maritime et aérien	7. Transport maritime et aérien.
Éducative et culturelle	Éducation	Administration et Service	6. Transport scolaire.
Gouvernementale et administrative	Gestion administrative centrale	Soutien de service	8. Transport aérien gouvernemental.

Chapitre III
Ressources

3.1 Ressources humaines

Les effectifs du ministère des Transports, pour l'année 1984-1985, s'établissaient à 8 288 ce qui correspondait au nombre de postes autorisés.

La main-d'oeuvre occasionnelle employée par le Ministère a représenté 2 659 personnes/années.

Tableau 2

Classement du personnel permanent par catégories d'emplois

Catégories d'emplois	Postes autorisés
Hors-cadres	7
Cadres supérieurs	242
Professionnels	733
Agents de maîtrise (fonctionnaires)	199
Agents de maîtrise (ouvriers)	249
Techniciens et assimilés	1 424
Employés de bureau et assimilés	1 804
Ouvriers	3 630
Total	**8 288**

Au cours de l'année, le Ministère a privilégié plusieurs mesures proposées par le Comité ministériel d'égalité en emploi pour les femmes. En effet, il a accordé des bourses d'étude aux membres du personnel féminin pour leur permettre d'accélérer leurs programmes d'étude, en vue d'obtenir un diplôme leur permettant de s'inscrire à des concours de promotion.

À l'automne 1984, deux employées ont été libérées pour étudier à temps plein, avec traitement, pendant un semestre. Des libérations pour études à temps partiel, d'une durée variant d'une demi-journée à deux jours par semaine, durant une session, ont aussi été accordées.

Le Comité ministériel a encouragé diverses actions pour en arriver à une représentation féminine plus importante dans le personnel d'encadrement. C'est ainsi que huit professionnelles et cinq agentes de maîtrise se sont présentées au Centre d'évaluation de l'Office des ressources humaines pour être évaluées sur leur potentiel de gestion. Par la suite, ces employées, éligibles à des postes d'administrateurs, se sont vu offrir un programme de perfectionnement individualisé et ajusté à leurs besoins spécifiques.

De plus, l'Office des ressources humaines a donné une séance d'information portant sur les concours de cadres dans la fonction publique. Lors de cette séance, il fut également décidé de favoriser l'accès des femmes au management en leur confiant, à titre intérimaire, des postes d'encadrement vacants.

3.2 Ressources financières

Le budget alloué au ministère des Transports pour l'année 1984-1985 s'élevait à 1 666 406 100 $ comparativement à 1 655 829 800 $ pour 1983-1984. Le tableau comparatif qui suit fait état de la répartition du budget par programmes et éléments de programmes.

Tableau 3

Affectation des budgets 1983-1984 et 1984-1985 par programmes et éléments de programme

	1983-1984	1984-1985
1. Systèmes de transport terrestre	373 123 600 $	378 067 700 $
I Recherche et développement	6 984 700	7 271 600
II Transport des personnes	364 908 500	369 591 600
III Transport des marchandises	1 230 400	1 204 500
2. Commission des transports du Québec*	8 913 800 $	9 184 300 $
3. Construction du réseau routier	425 054 100 $	407 796 900 $
I Autoroutes	125 615 400	113 419 200
II Routes principales	133 478 400	131 942 400
III Routes régionales	54 560 300	62 511 800
IV Autres routes	111 400 000	99 923 500
4. Conservation du réseau routier	431 638 900 $	437 358 900 $
I Conservation des infrastructures routières de transport	346 168 200	338 025 300
II Activités de soutien	30 284 400	43 320 700
III Soutien en matériel	55 186 300	56 012 900
5. Gestion interne et soutien	77 924 800 $	61 461 800 $
I Direction	3 063 800	2 883 300
II Soutien administratif	31 604 500	28 158 000
III Soutien technique	5 274 700	5 536 800
IV Aide à l'amélioration du réseau municipal	37 981 800	24 883 700
6. Transport scolaire	271 383 400 $	296 383 000 $
I Aide au transport scolaire	270 482 400	295 425 100
II Soutien administratif	901 000	957 900
7. Transport maritime et aérien	50 815 900 $	61 664 400 $
I Transport maritime	27 843 600	28 291 400
II Transport aérien	22 972 300	33 373 000
8. Transport aérien gouvernemental	16 975 300 $	14 489 100 $
I Transport des personnes et des marchandises	9 560 600	4 850 300
II Protection de la forêt	7 414 700	6 654 800
III Fonds renouvelable	0	2 984 000
Total	**1 655 829 800 $**	**1 666 406 100 $**

* La Commission des transports du Québec produit son propre rapport annuel.

Partie II
Activités par programme

Chapitre IV
Programme 1
Systèmes de transport terrestre

4.1 Inventaire et recherche

a) La recherche et le développement

Dans le sillage du rapport sur *Les voies de l'avenir*, le Ministère a continué de porter un intérêt particulier aux activités de recherche et de développement au cours de l'année.

Ses priorités dans ce domaine avaient pour but de favoriser, notamment, le développement des ressources humaines, la formation de chercheurs, la qualité de la recherche, la diffusion des connaissances et de la technologie, la coopération, la planification et le choix des axes de recherche à privilégier.

Parmi les grands événements qui ont souligné les activités de ce secteur au cours de l'année, mentionnons la création: a) d'un Conseil provisoire de la recherche et du développement; b) d'une Direction de la recherche au sein du Ministère; c) d'un Comité ministériel de la recherche. Mentionnons également, une augmentation des subventions à la recherche en transport.

Conseil provisoire

Un Conseil provisoire créé par le Ministère au printemps 1984, a reçu pour mandat de préparer l'avénement d'un Conseil permanent de la recherche et du développement en transport. Il devait se pencher sur le rôle, la composition et les modalités de fonctionnement d'un Conseil permanent. Il a présenté son rapport à l'automne 1984.

Direction de la recherche

Une nouvelle entité administrative, soit une Direction de la recherche, était créée au sein du ministère des Transports au mois de mai 1984.

Au cours de sa première année d'existence, cette direction s'est donné pour tâche principale d'élaborer ses orientations, ses axes de recherche et son plan d'action.

Comité ministériel

Dans le but d'assurer une coordination interne de ses activités de recherche, le Ministère a procédé à la création d'un Comité ministériel de la recherche dont le mandat touche principalement trois aspects:

- orienter et coordonner les activités de recherche du Ministère;
- susciter et promouvoir des activités de recherche de manière à en optimaliser les retombées;
- conseiller le sous-ministre sur toute question relative à la recherche-développement en transports.

Soutien à la recherche

Une série de consultations a été menée au cours de l'année au Comité de direction du Ministère, en collaboration avec d'autres ministères, relativement aux programmes d'aide à la recherche et au développement.

Subséquemment, un programme de subventions de recherche sur le transport des marchandises a été offert conjointement par le Ministère et le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (F.C.A.R), sous le nom de «Action concertée sur le transport des marchandises».

De substantielles augmentations ont été accordées par le Ministère aux bourses universitaires sur la recherche. Une vingtaine de personnes pouvaient profiter de ces bourses dont la valeur globale atteignait quelque 140 000 $.

Au cours de l'année 1984-1985 le Ministère a consacré une somme de 5 025 100 $ à la recherche, soit une augmentation de 69 % par rapport à l'exercice 1983-1984.

b) L'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1)

Au cours de l'exercice, le Ministère a accentué ses efforts afin de répondre aux obligations qui découlent de cette loi et de la création de 95 municipalités régionales de comté (M.R.C.). Conformément à l'article 11 de la loi, le Ministère a produit et transmis au Secrétariat à l'aménagement et à la décentralisation (SAD) 48 documents qui exposent ses orientations préliminaires spécifiques pour chacune de ces M.R.C.,

et qui s'ajoutent aux 46 déjà produits l'année précédente. Ces documents informent chaque M.R.C. des intentions du Ministère susceptibles de les éclairer dans la préparation de leur schéma d'aménagement. Ils décrivent aussi les projets d'équipement et d'infrastructure que le Ministère entend réaliser dans le territoire de chaque municipalité régionale de comté. De plus, conformément à l'article 16 de la loi, le Ministère a transmis au SAD huit documents faisant état de son appréciation sur les propositions d'aménagement présentées par autant de M.R.C., et qui actualisent les informations déjà transmises en vertu de l'article 11.

Enfin, conformément à l'article 27 de la loi, le Ministère a participé à l'appréciation et à l'approbation gouvernementale du schéma d'aménagement adopté par la municipalité régionale de comté de Laval.

c) Expériences pilotes sur la décentralisation de la voirie tertiaire

Le Ministère a assumé la coordination d'expériences pilotes sur la décentralisation de la voirie tertiaire dans quatre municipalités régionales de comté: Bécancour, Matapédia, Matawinie et Roussillon. À cette fin, des comités régionaux ont été créés, formés de représentants du Ministère en région et de représentants élus et non élus des M.R.C. L'objectif de ces expériences pilotes est de permettre aux municipalités régionales de comté concernées, grâce à une meilleure connaissance de leur réseau routier et de leur gestion, d'élaborer des propositions sur les modalités d'une éventuelle décentralisation de la voirie tertiaire qui est présentement sous la responsabilité du Ministère. Ces expériences permettront de mesurer la volonté et la capacité des M.R.C. d'assumer de nouvelles responsabilités dans le domaine de la voirie ainsi que les incidences de cette prise en charge graduelle.

Deux étapes préliminaires s'imposent pour parvenir à la réalisation de ces expériences pilotes: d'une part, la constitution d'un inventaire du réseau local et la classification de l'ensemble du réseau routier et, d'autre part, la préparation d'un plan d'une éventuelle décentralisation de la voirie qui inclut le partage du réseau routier et des activités de gestion entre le Ministère et les municipalités concernées. Pour sa part, la municipalité régionale de comté de la Matapédia a remis son rapport durant l'année et le Ministère a entrepris l'analyse des propositions qu'il comporte, en vue de lui indiquer les procédures à suivre.

d) L'amélioration et la rationalisation de la gestion du Ministère

Selon l'orientation du gouvernement visant à reconstituer, au cours des prochaines années, une marge de manoeuvre qui lui permette de répondre aux besoins nouveaux de la population sans surtaxer l'économie québécoise, le Ministère s'est engagé à réduire la croissance du coût de certaines de ses activités. Encore cette année, il a procédé à la détermination des activités moins prioritaires, ce qui l'a conduit, pour l'année 1984-1985, à des compressions budgétaires de 29 639 800 $.

En plus de cette mesure, le Ministère a poursuivi sa démarche d'évaluation en profondeur de ses activités, particulièrement dans le secteur de la construction du réseau routier. Il a procédé à l'inventaire de chacune des activités reliées à ce secteur afin d'en augmenter la productivité. D'autre part, des études ont été poursuivies pour que la politique de gestion du réseau routier réponde le plus efficacement possible aux besoins existants.

4.2 Travaux de génie

Dans le cadre de ses activités relatives à la programmation, à la planification et à la prise de décision, le Ministère a mené des études touchant à la justification et à l'opportunité de projets routiers, aériens, portuaires et cyclables ainsi qu'à l'établissement de haltes routières et de postes de contrôle du transport routier.

Quant à ses activités reliées à l'utilisation du réseau routier, le Ministère a continué l'inventaire qualitatif et quantitatif de 21 480 km de routes et effectué 888 relevés de circulation. Pour améliorer la sécurité des usagers, il a analysé 306 sites d'accidents.

La protection de l'environnement, du patrimoine et des terres agricoles a aussi fait partie des préoccupations du Ministère lors de la préparation des travaux de génie. En effet, il a oeuvré sur 217 projets, en effectuant des études d'impact relativement à la construction, à la pollution et au bruit.

Pour la construction et la réfection des infrastructures, le Ministère a préparé des plans de chaussée pour 900 km de routes et cinq pistes d'atterrissage, effectué des sondages pour 260 km de routes, fait les démarches et recherches pour 240 sites de sources de matériaux (sable, pierre et gravier). Il a préparé des plans pour une soixantaine d'ouvrages d'art, 70 ensembles d'éclairage routier, 590 km de signalisation et 85 aménagements connexes (carrefour, halte routière, poste de contrôle).

Le Ministère, construisant des infrastructures dans des emprises qu'il acquiert, a exécuté de l'arpentage foncier sur 1 230 km de routes, signé 1 800 ententes d'expropriation et déplacé les services et installations publiques à plus de 700 endroits.

De plus, il a assuré la qualité de l'exécution des travaux et celle des matériaux pour 1 130 sites sur 5 120 km, analysé 14 535 échantillons, effectué 5 850 essais sur des matériaux, de même qu'il a fourni 4 050 expertises sur divers matériaux: béton de

ciment, mélange bitumineux et matériel de métallurgie. Il a également procédé à 4 640 analyses chimiques de peinture, de pétrole et d'instrumentation.

Le Ministère a produit et diffusé la carte routière, la carte du réseau des routes locales, la carte de la motoneige et différentes cartes d'usage technique.

Le Ministère a poursuivi une révision continuelle des normes techniques de construction et de signalisation ainsi que du cahier des normes et devis généraux, plus particulièrement en ce qui concerne les clôtures, les glissières de sécurité, les tuyaux P.V.C. et les bordures. Il a également oeuvré à la préparation d'une norme de signalisation applicable à tous les organismes privés et publics, pour les travaux de courte durée sur la voie publique.

Par ailleurs, le Ministère a commencé également l'élaboration d'un guide de préparation des avant-projets routiers.

4.3 Transport des personnes

Transport en commun

La volonté gouvernementale de promouvoir le transport en commun comme mode de déplacement des personnes, particulièrement en milieu urbain, a continué de s'affirmer, entre autres, par des subventions totalisant 350 408 600 $, ce qui représente une augmentation de 3,9 % par rapport aux crédits attribués à ce chapitre en 1983-1984.

Les principales subventions en cette matière ont été versées en rapport avec les revenus des organismes publics de transport (118,4 M$), les laissez-passer mensuels pour compenser les baisses de tarifs accordées aux usagers réguliers (38,4 M$), le Service de la dette du métro (102,8 M$), la construction de garages et l'achat d'autobus (36,2 M$), le transport adapté pour personnes handicapées (10,7 M$) et les services de trains de banlieue de la région de Montréal (19,1 M$).

En ce qui concerne les immobilisations, la priorité a été mise sur le parachèvement des travaux en cours plutôt que sur de nouvelles initiatives. En outre, afin d'améliorer le réseau du métro, un programme d'améliorations générales a été approuvé par le Conseil des ministres dans le cadre du plan de relance.

La modernisation des trains de banlieue, la révision du cadre institutionnel et tarifaire, les options de transport sur la Rive-Sud de Montréal, les mesures préférentielles pour le transport collectif, le potentiel d'utilisation des autobus articulés et le carrefour de transport au centre-ville de Montréal ont aussi fait l'objet des préoccupations du Ministère.

a) Les immobilisations du métro

Sur la ligne 2, les travaux de construction de la dernière station, soit la station Côte-Vertu, ont progressé normalement et celle-ci devait être mise en service en janvier 1986. En ce qui concerne les travaux de la ligne 5, une partie de cette nouvelle ligne devait aussi être mise en service en 1986.

b) Les immobilisations des organismes de transport en commun

Les projets qui étaient en voie de parachèvement à la fin de l'exercice 1983-1984 ont pu être complétés dans les délais prévus au cours de l'exercice 1984-1985. C'est ainsi que le centre d'opération de la C.I.T.S. (Saguenay) a pu être mis en opération au début de 1984 et que la C.I.T.F. (Trois-Rivières) a pu prendre possession de son centre d'opération en octobre 1984. Quant au garage Saint-Laurent de la C.T.C.U.M., il a été mis en service en janvier 1985 conséquemment aux réaménagements des services de transport nécessités par la fermeture des garages Saint-Paul et Charlevoix. La mise en service de ce nouveau centre permettra à la C.T.C.U.M. de réaliser des économies importantes.

Par ailleurs, la réalisation du centre d'opération de la C.I.T.R.S.Q. (Rive-Sud de Québec) devrait être complétée au printemps 1986. De son côté, le projet d'agrandissement de la C.M.T.S. (Sherbrooke) a été complété au printemps 1985. Les projets d'agrandissement des centres d'opération de la C.T.C.U.Q. (Québec) et de la C.T.C.R.O. (Hull) ont, quant à eux, fait l'objet d'une réévaluation en fonction des besoins à moyen et à long termes des organismes.

Au cours de l'année 1984, un accord est intervenu entre la C.T.C.U.M., agissant au nom des organismes publics de transport, et la compagnie General Motors du Canada, pour l'achat de 336 autobus sur une période de trois ans. Au total, 162 de ces véhicules ont été livrés en 1984; les autres devaient l'être en 1985 et en 1986, suivant les besoins des organismes de transport en commun.

c) Modernisation des trains de banlieue

Les travaux et les études nécessaires à la modernisation des trains de banlieue de Montréal vers Deux-Montagnes et Saint-Hilaire se sont poursuivis.

Pour la ligne Deux-Montagnes, des études ont été amorcées par les autorités de la Communauté urbaine de Montréal. Les résultats de ces études devaient être connus à l'automne 1985 et permettront au Ministère d'orienter certaines décisions du gouvernement du Québec quant à l'avenir de cette ligne.

Pour la ligne Rigaud, le programme de rénovation étalé sur une période de près de quatre ans a été poursuivi. Ce programme inclut une rénovation complète du matériel roulant, une reconstruction des stations et divers travaux relatifs à la réfection des voies ferrées et des équipements de signalisation afin d'obtenir un service amélioré. La première phase du programme a été finalisée; elle comprend la révision et la réparation du matériel roulant ainsi que les études préparatoires à l'aménagement et la préparation des plans et devis.

La deuxième phase est amorcée à 8 des 17 stations. Elle porte principalement sur les travaux d'infrastructures, les équipements de matériel roulant et de signalisation. Les principaux travaux ont été effectués aux stations Vendôme — en correspondance avec le métro —, Montréal-Ouest, Beaconsfield, Beaurepaire et Baie-d'Urfé, Valois, Pine Beach et Vaudreuil. Ces travaux comprennent la construction de quais neufs, l'aménagement de stationnements et de débarcadères d'autobus, l'installation de clôtures, lampadaires, abris, bancs, ainsi que la rénovation de bâtiments et leur transformation en salles d'attente.

Pour la ligne Saint-Hilaire, des négociations ont été poursuivies avec le Canadien national et le Conseil intermunicipal de transport du secteur Saint-Hyacinthe — Beloeil afin d'en arriver à une entente de service, pour son maintien et son amélioration. Des analyses économiques ont été réalisées à ce sujet.

Au cours de l'année financière, le Ministère a versé quelque 19 065 400 $ pour l'exploitation des trois lignes de trains de banlieue et 9 028 800 $ en immobilisations pour leur modernisation.

d) Le cadre institutionnel et financier

L'année 1984-1985 a été marquée par la concrétisation de réformes institutionnelles, la régularisation du programme d'aide aux organismes publics de transport et l'instauration d'un nouveau régime de subventions pour les agglomérations de plus de 20 000 habitants.

La volonté du gouvernement de confier aux élus municipaux la gestion de leurs services de transport en commun s'est manifestée par la création de quatorze (14) conseils intermunicipaux (C.I.T.) dans la région de Montréal. Au total, 128 municipalités ont été regroupées pour organiser le transport en commun sur leur territoire et vers Montréal. Une dizaine d'autres conseils intermunicipaux de transport devraient être formés au cours de l'année 1985-1986.

Dans la foulée de la réforme des organismes publics de transport du Québec, le ministre des Transports a révisé la Loi de la ville de Laval afin de confier aux élus de cette municipalité le contrôle et la direction de leurs services de transport en commun. Par cette modification, la Commission de transport de la ville de Laval (C.T.L.) est devenue la Société de transport de la ville de Laval (S.T.L.). Quant aux modes de gestion, ils ont été révisés et modifiés dans les régions de Québec et de Hull. Des changements similaires sont prévus durant l'année pour les commissions de transport de la Rive-Sud de Montréal et pour la communauté urbaine de Montréal. Des négociations avec les autorités locales de ces commissions ont été entamées au cours de l'année.

Le Ministère a également préparé et mis en place les éléments qui permettront d'uniformiser les autres statuts des corporations municipales et intermunicipales de transport, soit celles de la Rive-Sud de Québec, du Saguenay, de Sherbrooke et de Trois-Rivières.

Sur le plan de la réforme financière, les mesures législatives adoptées en 1983 dans la région de Montréal ont été appliquées à l'ensemble du Québec au cours de l'année. L'application de cette réforme incite le gouvernement à prendre certaines mesures pour s'assurer que sa contribution au financement du transport en commun soit établie en fonction de celle des municipalités.

Les modalités d'application du programme de subventions au transport collectif ont été étendues aux organismes de transport et aux municipalités de 20 000 habitants et plus. C'est ainsi que plusieurs études de dossiers et de planification ont été amorcées de concert avec les instances municipales concernées afin d'examiner les possibilités d'implantation de nouveaux services de transport collectif.

e) Les options de transport sur la Rive-Sud de Montréal

La première phase de l'étude sur les diverses options de transport sur la Rive-Sud de Montréal est terminée. Les résultats de cette étude sont contenus dans le plan de transport du Ministère qui a été rendu public durant l'année et permettront d'orienter les décisions des autorités concernées par la desserte de transport en commun sur la Rive-Sud.

f) Les mesures préférentielles pour le transport collectif

Plusieurs études ont été produites ou poursuivies afin d'améliorer les services de transport en commun dans la région de Montréal:

— études de traitement préférentiel sur le pont Viau et au nord du pont Viau;

— accessibilité prioritaire à la station de métro Longueuil;

— améliorations de la voie réservée sur le pont Champlain;

- signalisation pour les véhicules de transport collectif;
- potentiel de traitement préférentiel pour les autobus dans l'axe Henri-Bourassa;
- évaluation du degré d'utilisation possible du covoiturage;
- voie réservée sur le boulevard des Laurentides;
- normalisation de la signalisation pour le traitement préférentiel réservé aux véhicules de transport collectif;
- voie réservée dans les accès sud du pont Mercier;
- parcs d'échange pour les systèmes de transport en commun sur l'île de Montréal.

g) L'utilisation des autobus articulés

On a poursuivi au cours de l'année, l'étude sur l'utilisation potentielle des autobus articulés par la C.T.C.U.M., la C.M.T.S., la C.T.R.S.M. et la C.T.C.U.Q. en collaboration avec le Ministère. Cette étude devait être complétée par un projet de démonstration permettant d'utiliser des autobus articulés sur quatre circuits d'autobus en novembre 1985 afin d'en évaluer les résultats techniques.

h) Nouveau terminus temporaire de la C.T.R.S.M.

De concert avec la C.T.R.S.M., la ville de Montréal et divers organismes, le Ministère a coordonné la construction du nouveau terminus temporaire de la C.T.R.S.M. au centre-ville de Montréal. Ce terminus se situe sur le site prévu pour le carrefour de transport.

i) Le carrefour de transport au centre-ville de Montréal

La première phase de l'étude sur le concept et la faisabilité technique d'un centre d'interconnexion modale a été complétée. Ce centre regroupera plusieurs services de transport au centre-ville de Montréal (taxi, service aéroportuaire, métro, train, autobus urbains et système en site propre reliant la Rive-Sud à Montréal) et sera intégré dans un complexe multifonctionnel (centre d'accueil, bureaux, commerces, activités culturelles, etc.).

j) Le règlement sur le transport par autobus

Dans le domaine de l'industrie du transport par autobus au Québec, le Ministère a terminé en 1984, une étude visant à mettre en place prochainement un nouveau cadre réglementaire plus souple pour le transport interurbain par autocar. L'objectif est de favoriser le développement des services en fonction des besoins de la population. Deux sous-objectifs permettront d'y parvenir: d'abord, le maintien des services dans les régions à faible densité où l'autocar constitue, dans la majorité des cas, le seul mode de transport en commun disponible, puis, le développement de services dans les corridors denses où le jeu de la concurrence pourrait apporter des bénéfices considérables, autant en termes de service que de prix exigé.

Le meilleur moyen d'atteindre un tel objectif est, selon l'approche retenue par le ministère des Transports du Québec, de mettre en place un environnement réglementaire susceptible de favoriser l'existence d'une industrie viable, dynamique et sécuritaire.

k) Le transport paracollectif

Des modifications législatives récentes ont permis l'organisation du taxi collectif et du covoiturage pour répondre aux besoins de transport exprimés par des clientèles diverses. À l'usage cependant, on se rend compte que ces deux types de transport ont entre eux des liens de renforcement réciproques. Dans cette perspective, le Ministère a convenu de préparer un document portant sur l'avenir du transport paracollectif. Il estime, en effet, qu'il y a lieu d'harmoniser dans une politique d'ensemble les modes non traditionnels de transport en commun afin de maximiser leurs retombées sociales et économiques et de favoriser leur intégration au système global de transport des personnes.

Transport par véhicule-taxi

Dans le cadre de son programme d'action destiné à explorer de nouvelles avenues pour le taxi, le Ministère a mené une vaste consultation au sein de l'industrie du taxi en vue d'une nouvelle réglementation.

Parallèlement à cette démarche, il a entrepris plusieurs études devant déboucher sur des projets propres à revitaliser cette industrie. C'est ainsi qu'il a étudié de nouveaux marchés, tels que la livraison d'épicerie par taxi, le covoiturage par taxi, l'utilisation des taxis dans la promotion des artères commerciales. Il a également réalisé une autre étude portant sur le potentiel d'implantation d'un service de taxis collectifs pour la desserte de l'aéroport de Mirabel. De plus, le Ministère a effectué un sondage sur l'offre et la demande de services de taxi dans l'agglomération de Montréal, et, à la demande de la C.U.M., il en a financé un autre, relativement au degré de satisfaction de la population en général, ainsi que des milieux d'affaires et des touristes, à l'égard des services de taxi.

Transport des personnes handicapées

Dans le cadre de son programme d'aide au transport de personnes handicapées, le Ministère a contribué depuis 1979 à la mise sur pied de 57 organismes de transport adapté au Québec. Ces organismes des-

servent actuellement près de 400 municipalités regroupant environ 75 % de la population totale du Québec. En 1984-1985, les 20 000 personnes admises aux différents services de transport adapté ont effectué plus de 1 million de déplacements. À ce chapitre, la contribution gouvernementale s'est élevée à 10,7 millions de dollars pour l'exercice financier 1984-1985.

L'utilisation du taxi pour le transport des personnes handicapées constitue la nouvelle avenue que le Ministère a encouragée dans l'offre de services. Ce mode de transport permet d'offrir un meilleur service à l'usager tout en réduisant les coûts. En 1984, cinq des neuf organismes de transport en commun et dix-neuf organismes municipaux ont réalisé des ententes avec l'industrie du taxi à ce sujet. À Québec, plus de 60 % de la clientèle est transportée par taxi; le service de la région de Thetford-Mines est effectué uniquement par taxi et, en 1984, la C.T.C.U.M. a réalisé un projet pilote dans la partie est de l'île de Montréal (agglomération A.5 du taxi). Ce projet d'une durée de 3 mois a permis d'accroître l'achalandage de 30 % par rapport à 1983, de réduire les annulations et les absences ainsi que les coûts par rapport à l'utilisation du taxi. Le succès de cette expérience a incité la C.T.C.U.M. à maintenir le service de taxi dans la partie est de l'île en complément au service par minibus et à lancer une expérience similaire dans la partie ouest de l'île (agglomération A.12 du taxi).

Les travaux du Comité consultatif provincial sur le transport des personnes handicapées, organisme créé en 1983 et qui regroupe différents intervenants des milieux municipal, gouvernemental et d'organismes de promotion, ont porté sur la préparation et le suivi du sommet «À part... égale» qui s'est tenu en février 1985.

Ce sommet a permis au Ministère de faire le point sur les réalisations accomplies à ce jour en matière d'accessibilité au transport et sur les orientations qu'il entend prendre à court terme, notamment au sujet du service en milieu rural, de la réciprocité des services et des véhicules.

Péage autoroutier

À dessein de rétablir l'uniformité du mode de financement du transport au Québec et de corriger une situation incohérente engendrée par l'existence d'un double système autoroutier, le gouvernement du Québec a décidé d'abolir graduellement le péage autoroutier selon un calendrier qui s'étendait du 1er novembre 1984 au 2 septembre 1985.

Seulement six gares de péage bénéficiaient d'un taux préférentiel aux heures de pointe au moment de l'annonce de l'abolition du péage, le 23 mai 1984. Par souci d'équité et de justice, il fut décidé, à ce moment, d'appliquer le tarif préférentiel à l'ensemble des quinze gares sur les quatre autoroutes à péage à partir du 24 juin 1984, soit de le ramener de 0,35 $ à 0,25 $.

Quant au projet d'abolition même du péage, il a franchi une première phase le 1er novembre 1984 avec la fermeture des gares Orford et Waterloo sur l'autoroute des Cantons-de-l'Est, Sainte-Adèle et Prévost sur l'autoroute des Laurentides et Berthier sur l'autoroute de la Rive-Nord.

Cette décision a entraîné un processus d'intégration des effectifs qui, selon l'échéance, touchera 266 personnes reliées aux diverses opérations de péage.

4.4 Transport des marchandises

Par camion

L'évolution rapide de l'industrie du camionnage conjuguée à une volonté gouvernementale de promouvoir le transport routier des marchandises ont donné lieu, au cours de l'année, à des changements d'ordre organisationnel favorables aux activités de transport des marchandises. En effet, ces changements ont amené la création de la Direction du transport routier des marchandises comprenant un Service de la réglementation économique et un Service de la réglementation technique. Les interventions que la Direction a entreprises ont été d'ordre réglementaire et non réglementaire. Ces mesures ont touché le transport routier des marchandises tant du point de vue économique que technique.

Changements réglementaires

Parmi les mesures économiques les plus importantes, le ministère des Transports a participé à l'élaboration d'un projet d'entente qui a été signé le 27 février 1985 à Ottawa, par le gouvernement du Québec et ceux des autres provinces canadiennes. Cette entente propose d'assouplir et d'uniformiser le cadre réglementaire du transport routier extraprovincial.

Au niveau international, le Ministère a participé au mécanisme consultatif canado-américain afin de suivre l'évolution de la situation réglementaire de l'industrie du camionnage tant aux États-Unis qu'au Canada, en vue d'harmoniser les réglementations respectives qui sont en constante évolution.

En plus de ces initiatives, le Ministère a continué à évaluer diverses options d'assouplissements réglementaires. À titre d'exemple, une proposition a été considérée en vue d'assortir le permis manufacturier d'un droit de retour.

De façon sectorielle, le Ministère a également procédé à une consultation publique sur le transport des produits forestiers. Les compagnies forestières de même que les transporteurs concernés ont été consultés afin de connaître leurs points de vue relativement à

la tarification ainsi qu'à la structure des permis reliés à ce secteur d'activité.

Au plan technique, le Ministère a continué d'adapter ses politiques et sa réglementation aux divers impératifs économiques et de sécurité routière. Mentionnons à titre d'exemple, la révision des masses et dimensions des véhicules et l'élaboration d'un règlement sur l'arrimage. De plus, le Ministère a coordonné les travaux d'un comité interministériel visant à établir une réglementation québécoise du transport des matières dangereuses.

Avenues non réglementaires

La recherche scientifique a fait l'objet des préoccupations du gouvernement. C'est ainsi que le Ministère a proposé un programme de subventions de recherche portant sur le transport routier des marchandises offert conjointement par le M.T.Q. et le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (F.C.A.R.)

En collaboration avec d'autres partenaires, le Ministère a produit une étude de faisabilité d'un centre de distribution physique des marchandises dans l'Est de Montréal; cette étude a été financée conjointement par la Commission d'initiative et de développement économique de Montréal (C.I.D.E.M.) et le M.T.Q.

De plus le M.T.Q. a commandé une étude portant sur l'impact de la déréglementation américaine de l'industrie du camionnage public et de ses répercussions au Canada et au Québec; d'autre part, le M.T.Q. a accepté de subventionner l'Association du camionnage du Québec pour une étude visant à élaborer une formule de coût pour la cueillette et la livraison de marchandises en lots brisés en milieu urbain.

Enfin, dans le cadre de la coopération franco-québécoise, des représentants du M.T.Q. ont participé à une mission en France qui portait sur la réglementation du transport routier des marchandises. Le Ministère a également été l'hôte de coopérants français.

Le transport international

À la suite d'un colloque tenu en mai 1984 par le Ministère et différents intervenants de la chaîne de transport international, un groupe de travail a été mis sur pied, d'une part pour identifier les problèmes majeurs existant en ce domaine et, d'autre part, pour examiner les moyens susceptibles d'aider les PME et de susciter une plus grande collaboration entre les intervenants. La formation d'un personnel spécialisé dans les questions de transport international et une meilleure circulation de l'information en cette matière sont les principaux secteurs d'intervention privilégiés.

Par chemin de fer

Le Ministère est intervenu lors des audiences de la Commission canadienne des transports concernant les requêtes en abandon d'embranchements ferroviaires. Ainsi, il a déposé des mémoires se rapportant à la révision des requêtes du Canadien Pacifique, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de sa subdivision Maniwaki et des tronçons Saint-Jérome/Sainte-Agathe et Sainte-Agathe/Mont-Laurier de sa subdivision Sainte-Agathe, et à la demande du Canadien national pour l'abandon d'une partie de sa subdivision Monk (entre Pelletier et Sainte-Claire).

À ce chapitre, le Ministère prépare une proposition au gouvernement fédéral portant, d'une part, sur l'instauration d'un nouveau régime de rationalisation et de subvention aux embranchements déficitaires et, d'autre part, sur la détermination d'un réseau ferroviaire de base pour le Québec.

À la suite du protocole d'entente intervenu à l'été 1983 entre les États de New York et du Vermont et le gouvernement du Québec, le Ministère a collaboré étroitement à la réalisation d'une étude de préfaisabilité concernant l'implantation d'un système de transport ferroviaire à très grande vitesse entre Montréal et la ville de New York.

Par ailleurs, conformément au projet de loi 15 (Loi modifiant diverses dispositions législatives), le Ministère a introduit plusieurs modifications à la Loi sur les chemins de fer (L.R.Q. c. C-14) ainsi qu'aux chartes de certaines compagnies de chemins de fer de juridiction québécoise, en vue de remplacer la procédure d'approbation des tarifs par une procédure de dépôt à la Commission des transports du Québec, suivant ainsi le courant nord-américain de déréglementation.

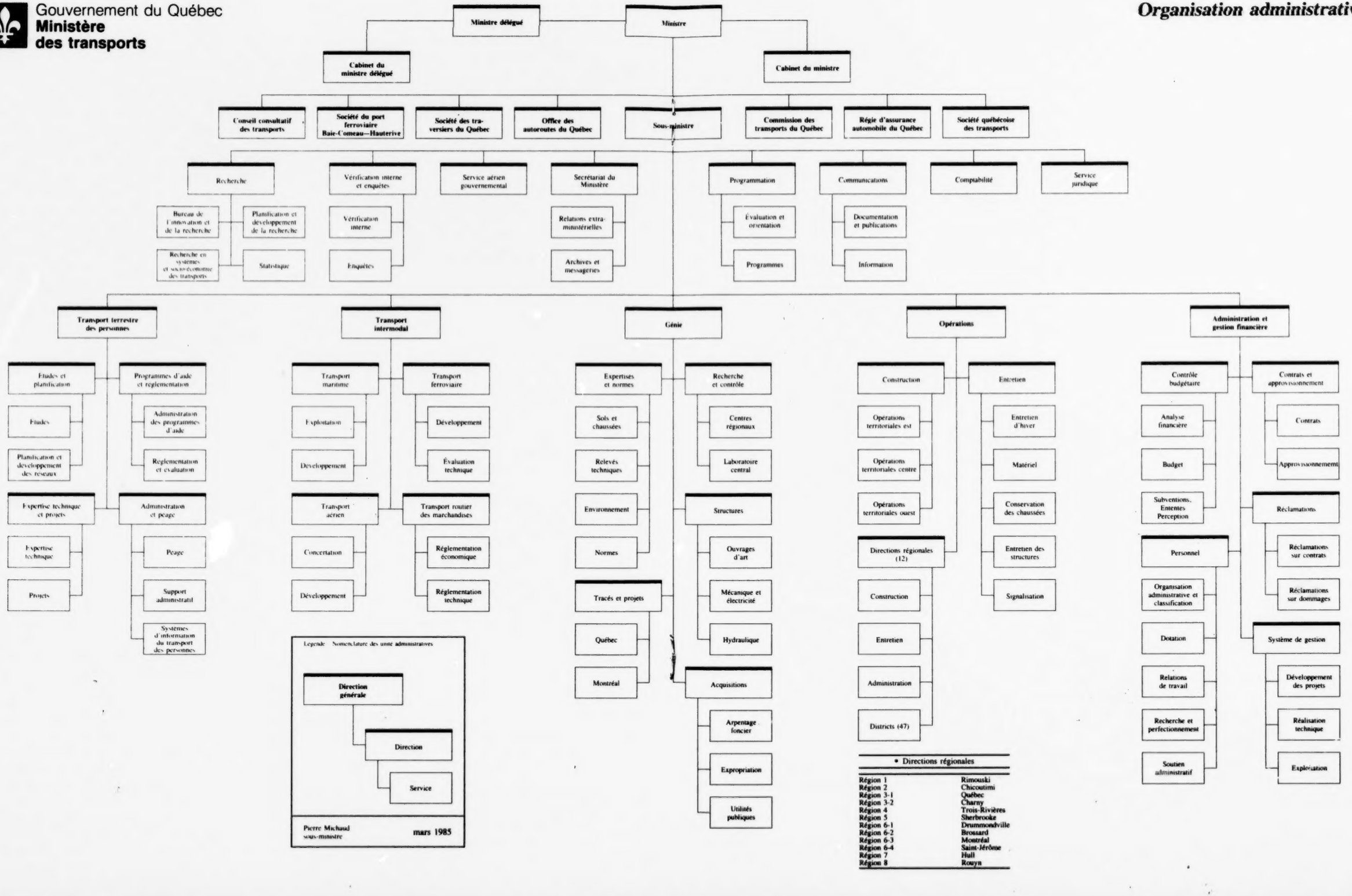
D'autre part, le Ministère a poursuivi avec la Commission des transports du Québec l'étude des différents aspects de la sécurité se rapportant au projet de loi sur le transport terrestre guidé.

De plus, le Ministère a participé aux audiences publiques de la Commission canadienne des transports d'octobre 1984 et d'avril 1985, portant principalement sur l'impact au Canada de la déréglementation ferroviaire américaine (le Stagger's Rail Act). Il a aussi pris part à d'autres audiences de cette commission concernant les modifications proposées au Règlement sur le calcul des frais ferroviaires (ordonnance R-6313).

Le Ministère a poursuivi ses efforts pour mettre en marche le projet d'étude de rationalisation du réseau ferroviaire nord-côtier. Cette étude très importante a pour but de réduire les coûts du transport du minerai de fer.

Gouvernement du Québec
Ministère des transports

Organisation administrative



• Directions régionales	
Région 1	Rimouski
Région 2	Chicoutimi
Région 3-1	Québec
Région 3-2	Charny
Région 4	Trois-Rivières
Région 5	Sherbrooke
Région 6-1	Drummondville
Région 6-2	Brossard
Région 6-3	Montréal
Région 6-4	Saint-Jérôme
Région 7	Hull
Région 8	Rouyn

Enfin, le Ministère fait partie du Comité d'électrification ferroviaire pancanadien. À ce titre, il a apporté sa contribution aux travaux du sous-comité technique du Comité d'électrification, en vue de produire un ensemble de normes pour d'éventuels projets d'électrification ferroviaire.

Chapitre V

Programme 3

Construction du réseau routier

5.1 Orientations

Le Ministère a poursuivi l'application de son plan d'action en matière de construction routière visant à maximiser l'impact de ses interventions, à correspondre aux préoccupations nouvelles concernant l'aménagement du territoire et la qualité de vie, et à satisfaire les besoins réels de la société québécoise.

En particulier, les activités ont été guidées par les orientations suivantes:

— un appui à l'action gouvernementale tendant à densifier les secteurs déjà urbanisés et à éviter de coûteux éparpillements de population;

— une attention spéciale aux liaisons interrégionales, compte tenu de leur importance capitale dans le développement socio-économique des territoires qu'elles desservent;

— un accent marqué mis sur le parachèvement de tronçons routiers jugés essentiels à la sécurité, au bon fonctionnement du réseau et à l'amélioration du niveau de service;

— la poursuite de la construction d'échangeurs, de viaducs d'étagement, de carrefours et de voies de contournement nécessaires au maintien d'un réseau routier équilibré et sécuritaire;

— quant au réseau de chemins municipaux, la priorité portait sur l'amélioration des chemins collecteurs et des chemins à forte circulation journalière, et sur les activités de réfection et de correction des chemins à faible circulation.

5.2 Travaux routiers

Dans le domaine de la construction d'infrastructures de transport, pour le budget régulier de l'année financière 1984-1985, les montants liés directement à l'exécution des travaux totalisaient 407 796 900 $ répartis comme suit: 113 419 200 $ sur les autoroutes, 131 942 400 $ sur les routes principales, 62 511 800 $ sur les routes régionales et 99 923 500 $ sur les autres routes.

De ces montants, 8 000 000 $ ont été consacrés à la poursuite d'un programme autorisé en 1983-1984 pour activer la relance économique tout en permettant une accélération des travaux sur le réseau local. Ainsi, 4 400 000 $ ont été dépensés pour les routes régionales et 3 600 000 $ pour les autres routes.

Les montants alloués ont permis au Ministère de continuer et de parachever dans certains cas, des travaux d'envergure entrepris au cours des années précédentes. C'est ainsi que des travaux de construction ont été effectués sur une section de l'autoroute 40, entre Trois-Rivières et Québec, permettant d'ouvrir à la circulation le dernier tronçon d'une trentaine de kilomètres entre Champlain et la route 363 à Saint-Charles-des-Grondines.

À Montréal, le Ministère a poursuivi les travaux de construction du boulevard Ville-Marie entre les rues Saint-André et De Lorimier, ainsi que la réfection de l'autoroute 40 au pont de l'île aux Tourtes.

La réalisation d'un échangeur entre le boulevard Industriel et l'autoroute 440 a débuté pendant cet exercice financier, en même temps que des travaux semblables se poursuivaient pour l'échangeur à l'intersection de l'autoroute 31 et le chemin Saint-Henri dans Saint-Antoine-de-Lavaltrie.

À Québec, la construction de l'échangeur de l'autoroute 440 et le boulevard des Chutes s'est finalisée de même que les travaux sur le boulevard Pierre-Bertrand, auxquels le Ministère participait financièrement.

Les travaux d'élargissement à quatre voies de la route 132, entre Saint-Romuald et Lévis, se sont poursuivis dans le cadre de protocoles d'entente entre le Ministère et les municipalités concernées.

Dans le prolongement de l'autoroute 50, entre Hull et Masson, le Ministère a effectué des travaux sur un tronçon de six kilomètres entre l'avenue des Laurentides à Angers, et la route 369 à Masson.

À Chicoutimi, le Ministère a finalisé le tronçon de l'autoroute 70 entre Chicoutimi et Jonquière sur une distance de 5,5 kilomètres, tandis que dans la région de Sherbrooke, les travaux sont toujours en cours sur l'autoroute 10 en vue de contourner cette municipalité par le nord.

Dans l'Est-du-Québec, le Ministère poursuit son programme de restauration du mur de protection contre la mer pour la route 132, ainsi que son programme d'amélioration de certains tronçons de la route 132 autour de la péninsule gaspésienne.

La route 117, qui relie l'Abitibi-Témiscamingue à Montréal via le parc de La Vérendrye, fait toujours l'objet d'un programme important de réfection entre Louvicourt et Saint-Jovite. D'autres travaux importants sur la route 117 sont aussi en marche à Rouyn-Noranda de même qu'aux approches de la rivière Kinojévis près de Rouyn.

À ces différents travaux s'ajoutent divers projets sur les routes principales 199 aux îles de la Madeleine, 155, 167 et 169 au Saguenay-Lac-Saint-Jean, 125 entre Notre-Dame-de-la-Merci et Saint-Donat, 112 à Granby et Sainte-Marie-de-Monnoir, 155 entre La Tuque et Saint-Georges, 138 entre Brador et Middle-Bay, ainsi que sur la route régionale 265 à Halifax-Sud et Sainte-Sophie.

Chapitre VI

Programme 4

Conservation du réseau routier

6.1 Conservation des chaussées

Cet élément de programme comprend les activités destinées à maintenir la qualité du réseau routier tout en assurant la sécurité, le confort du public voyageur et la protection des investissements. À cette fin, le Ministère a accordé un budget de 150,8 millions de dollars pour l'entretien de 59 089 kilomètres de routes.

Dans un contexte de rareté des ressources, le Ministère a continué à déployer des efforts pour maintenir la qualité du réseau routier. C'est ainsi qu'il a poursuivi des activités comme le planage des chaussées, le recyclage des vieux pavages, le scellement des fissures, le nettoyage des fossés et l'application de chlorure de calcium comme abat-poussière et stabilisateur. Une attention particulière a été apportée au traitement de surface et aux chaussées en béton de ciment.

Tableau 4

Inventaire, en kilomètres, du réseau routier*

Type de route	Surface		Total
	Pavée	Non pavée	
Autoroutes	3 863	314	4 177
Provinciales	9 071	581	9 652
Régionales	7 055	1 392	8 447
Municipales	16 690	20 123	36 813
Total	**36 679**	**22 410**	**59 089**

* Au 18 juin 1984

Selon le programme d'implantation de postes de pesée, dont la coordination relève du Ministère, 16 installations ont été mises en opération durant l'année et 27 autres le seront au cours des deux prochaines années.

Tableau 5

Principaux postes budgétaires
(En milliers de $)

	1983-1984	1984-1985
Salaires et administration	50 229,5	49 338,7
Couches d'usure	36 000,0	41 620,0
Crédits régionaux	63 628,0	52 498,8
Chaussées rigides	2 400,0	3 360,0
Traitements de surface	2 000,0	3 300,0
Autres	925,0	650,0
Total	**155 182,5**	**150 767,5**

6.2 Structures

Les quelque 7 050 structures situées sur le réseau routier entretenues par le Ministère ont été inspectées et des travaux d'entretien ont été exécutés sur environ 1 500 d'entre elles pour une somme globale de 25 900 000 $.

De plus, le Ministère a procédé à l'inspection de quelque 1 500 structures sous compétence strictement municipale qui sont situées en dehors des grands centres urbains; il a fourni un appui financier de l'ordre de 4 000 000 $ pour la réfection de 175 d'entre elles.

L'entretien et l'exploitation des quais et des débarcadères a entraîné des dépenses d'environ 650 000 $.

L'application de peinture au pont Laviolette à Trois-Rivières a occasionné des déboursés de 1 000 000 $.

La réparation du béton et le remplacement des joints de dilatation sur les voies élevées et échangeurs de l'île de Montréal ont coûté 2 500 000 $.

6.3 Équipement de contrôle

Le Ministère a procédé à l'entretien de 64 133 luminaires de rues et 737 feux lumineux. Il a fabriqué 71 190 panneaux de signalisation au sol, 75 195 plaquettes réfléchissantes pour garde-fous et 642 panneaux surélevés.

Par ailleurs, 880 000 litres de peinture blanche et 1 050 000 litres de peinture jaune ont été employés pour le marquage des routes, de même que 1 333 750 kilogrammes de microbilles de verre qui, mélangées à la peinture, ajoutent à sa luminosité.

6.4 Entretien d'hiver

Au cours de l'année le Ministère a accordé 652 contrats d'une valeur globale de 36 150 000 $, soit 205 à des municipalités et 447 à l'entreprise privée, pour l'entretien des routes durant l'hiver. Il a aussi versé 32 530 000 $ en subventions à 1 377 municipalités pour l'entretien de chemins municipaux. Quant au reste des travaux d'entretien d'hiver, le Ministère l'a assumé en régie, à même un fonds de 37 100 000 $ qui comprenait aussi les montants affectés à la planification, à l'administration et au contrôle de l'ensemble des activités de ce secteur.

Tableau 6

Entretien d'hiver

	Distance en kilomètres	
Travaux exécutés par	**Déneigement**	**Déglaçage**
Ministère des Transports du Québec	7 110 (10,4 %)	7 324 (10,9 %)
Municipalités (contrats) et entreprise privée (contrats)	20 961 (30,8 %)	20 039 (29,7 %)
Subventions aux municipalités	40 025 (58,8 %)	40 025 (59,4 %)
Total	**68 096 (100 %)**	**67 388 (100 %)**

La quantité de chlorures épandus se répartit comme suit: 6 800 tonnes de calcium et 616 000 tonnes de sodium. Le coût des matériaux de déglaçage utilisés a été de l'ordre de 29 120 000 $.

6.5 Activités de soutien

L'entretien et l'exploitation des immeubles des 48 centres du Ministère ont absorbé environ 9 600 000 $. L'exploitation: électricité, chauffage, ménage et gardiennage, a coûté 6 100 000 $. Des travaux d'entretien ont été exécutés pour une somme de 3 500 000 $.

Le stockage des matériaux, l'entretien général des cours et le fonctionnement des ateliers ont entraîné des dépenses d'environ 5 400 000 $.

6.6 Soutien en matériel

Le matériel du Ministère affecté à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport, formé de 7 500 composantes, représente une valeur aux livres de quelque 32 200 000 $ et a coûté environ 75 600 000 $.

Pour en assurer l'entretien, le Ministère compte 51 ateliers de réparation, installés dans les districts, ainsi que deux ateliers généraux situés à Québec et à Montréal.

Dans ce secteur, le Ministère a affecté 46 700 000 $ au budget de fonctionnement et 9 300 000 $ aux immobilisations.

La politique gouvernementale sur l'économie d'énergie s'est continuée et traduite en 1984 par l'achat de camions de service dont la masse totale en charge a été diminuée de 3 000 kilogrammes. De plus, les essais du matériel actionné au gaz propane et au gaz naturel comprimé se sont poursuivis.

Au cours de 1984-1985, un travail de révision des systèmes d'information reliés à la gestion du parc de matériel a été réalisé en fonction de l'identification des besoins d'information des gestionnaires. Le développement et l'implantation de ces nouveaux systèmes seront effectués à l'intérieur du plan directeur du réseau informatique du Ministère.

Chapitre VII

Programme 5

Gestion interne et soutien

7.1 Gestion financière

Le Ministère a adjugé 2 161 contrats, représentant des engagements financiers de 329 000 000 $ et se répartissant ainsi: construction, 573 contrats pour 218 100 000 $; entretien d'été, 651 pour 62 300 000 $; entretien d'hiver, 650 pour 37 000 000 $; entretien ménager des immeubles, 40 pour 200 000 $; contrats de services, 247 pour 11 400 000 $.

Il a consacré un montant de l'ordre de 147 000 000 $ à l'achat de matériaux, pièces d'équipement et autres fournitures. La plus grande partie de ce montant a été affectée à l'achat de matériel roulant, de fondants, de gravier, de pierre, de sable, de bitume et d'enrobé bitumineux.

Le Ministère a étudié 87 réclamations sur contrats dont les montants réclamés se sont élevés à 14 800 000 $, ce qui équivaut à 10,3 % de la valeur des contrats de construction qui ont fait l'objet d'une réclamation. De ce nombre, 53 offres de règlements ont été acceptées, totalisant des déboursés de 2 600 000 $. Dix-sept réclamations jugées non fondées ont été rejetées après étude. Treize propositions de règlement ont été refusées par les entrepreneurs et quatre autres sont restées sans réponse de la part des réclamants.

D'autre part, le Ministère a reçu 1 999 plaintes de personnes alléguant avoir subi des dommages divers. De ce nombre, 971 demandes ont été refusées, et 424 ont été jugées recevables; 604 dossiers demeuraient en suspens.

En ce qui concerne la perception des montants dus par des tiers pour les dommages causés à la propriété du Ministère à la suite d'accidents routiers, plus de 2 700 dossiers ont été traités, représentant une récupération de l'ordre de 2 900 000 $.

7.2 Administration

Au cours de l'année, plusieurs travaux de construction et d'aménagement d'immeubles du Ministère ont été complétés. Ils ont entraîné des déboursés de l'ordre de 1 784 800 $. Mentionnons en particulier, la construction du nouveau bureau de district à Napierville et celle du garage d'exploitation à Sorel.

Des travaux similaires dont le coût s'élève à quelque 6 671 000 $ étaient en voie de parachèvement. Notons, entre autres, les travaux de construction d'un centre de transport intégré à Chicoutimi, de deux garages d'exploitation dont l'un est situé à Roberval et l'autre à Masson, ainsi que l'agrandissement du garage d'exploitation de Cabano.

Par ailleurs, le Ministère a entrepris durant l'année de nouveaux projets représentant une valeur globale de 1 837 700 $. Deux d'entre eux sont terminés, soit la construction d'une armoire au Service des enquêtes à Québec ainsi que des corrections au système de chauffage du bureau de Gaspé-New Carlisle; d'autres projets étaient en cours d'exécution dans certains districts, à la fin de l'exercice.

Vérification interne et enquêtes

La Direction de la vérification interne et des enquêtes qui relève désormais directement du sous-ministre a pour responsabilité:

— de s'assurer que le Ministère opère de façon efficace à l'intérieur du cadre des lois qui le régissent et que les actifs soient adéquatement protégés contre les pertes de toute nature;

— d'assurer la sauvegarde des intérêts et biens du Ministère en effectuant des enquêtes sur tout acte suspect ou irrégulier posé à l'encontre des intérêts du Ministère.

La structure de la Direction de la vérification interne et des enquêtes est composée d'un regroupement de deux services:

— le Service de la vérification interne;

— le Service des enquêtes.

Pour ce qui est des activités reliées au Service de la vérification interne, le Comité de vérification a procédé durant l'année à l'examen des rapports soumis par le Service et a également statué sur les plans d'action présentés par les responsables concernés. Mentionnons parmi ces rapports: l'acquisition de matériaux routiers; l'assiduité et la gestion du temps; les coûts unitaires des opérations d'entretien du réseau routier; l'inventaire du réseau routier et la comptabilisation des coûts d'entretien et de construction; les

réclamations des traitements versés en trop; les revenus de péage et la politique relative aux heures supplémentaires.

Le Service de la vérification interne, poursuivait au 31 mars 1985 la réalisation des travaux de vérification tels que les comptes produits par une entreprise de services; la conformité de diverses opérations aux lois, règlements, directives et procédures dans quatre districts; les contrats de construction et d'entretien d'été; les contrats et subventions d'entretien d'hiver; le contrôle budgétaire; la garde et la circulation des biens et équipements; l'identification et les rôles de vérification exercés par les divers services de soutien du Ministère et s'il y a lieu par d'autres intervenants, etc.

Quant au Service des enquêtes, il a traité durant l'année financière quelque 200 dossiers d'enquête. Il a aussi, à quelques occasions, signé des ententes de services avec d'autres ministères ou organismes pour traiter des cas d'enquête que ces derniers ne pouvaient traiter faute de ressources compétentes en la matière.

Le Service a de plus mis l'accent sur une approche fondamentalement préventive en incitant davantage les gestionnaires à accentuer leurs efforts de gestion vers l'intégration des mécanismes de contrôle, de façon à éviter les situations potentiellement irrégulières. Cet effort s'est particulièrement fait sentir en ce qui touche la sécurité des biens, l'amélioration de la gestion de l'inventaire ainsi que les mesures de contrôle du personnel.

7.3 Communications

Au cours de l'exercice 1984-1985, les activités extérieures entreprises par le Ministère en matière de communication ont été particulièrement fertiles. De fait, il a participé à la présentation de 16 expositions qui avaient pour thèmes: l'évacuation aéromédicale, la réglementation, le commerce international, le transport scolaire, la gestion du réseau routier, la protection de l'environnement, la sécurité aérienne, la technologie des agrégats, la signalisation, etc.

Trois événements importants survenus au cours de l'année ont suscité une participation spéciale et d'envergure du Ministère. Mentionnons, en premier lieu, les Fêtes 1534-1984 pour lesquelles on a installé le pavillon *Odyssée*. Le thème développé: *Un voyage dans notre évolution* avait pour but de faire connaître à la population l'évolution des systèmes de transport et son importance pour le développement économique du territoire. Quelque 35 000 visiteurs ont été accueillis à ce pavillon.

À l'occasion du Congrès international des transports, un vaste stand d'information illustrait la recherche et le développement faits au ministère des Transports.

L'intérêt du Ministère pour l'Année internationale de la jeunesse s'est manifesté, notamment, par l'installation d'un stand conçu par et pour les jeunes en vue de les informer sur les différentes carrières possibles dans le domaine des transports. Cette exposition, présentée sous forme de bandes dessinées, a été tenue à Montréal ainsi qu'au Festival annuel de la bande dessinée.

Le Ministère a aussi organisé plusieurs conférences de presse qui ont porté entre autres sur: l'abolition du péage, l'inauguration des travaux de construction du boulevard Ville-Marie, de l'autoroute 40 et du boulevard Pierre-Bertrand et les Fêtes 1534-1984.

Il a également participé au Comité circulation-transport dans le cadre des Fêtes 1534-1984 et de la visite du pape, ainsi qu'à l'émission d'information gouvernementale Midimanche, télédiffusée sur le réseau de Télémédia.

Dans le cadre de la politique des relations État-citoyen, le Ministère a procédé à l'ouverture du bureau d'accueil de Place Hauteville, à Québec.

Il importe de noter aussi la réalisation d'une trentaine de placements publicitaires se rapportant aux lois, programmes et activités du Ministère. Une campagne d'information sur la sécurité des avions CL-215 a été marquée notamment par la publication du message: *Les pompiers volants* dans une cinquantaine d'hebdomadaires régionaux.

Comme production majeure mentionnons une série de 9 vidéos décrivant, de façon approfondie, les multiples facettes du monde de la voirie au Québec. Parmi les autres sujets traités signalons l'informatique et la sécurité au ministère des Transports du Québec.

Il a réalisé, en outre, un ensemble de 9 documents qui abordent toutes les facettes de la voirie au Québec. D'autres productions ont porté sur la formation et le perfectionnement des employés du Ministère.

De nombreuses publications ont été produites au cours de l'année, dont le *Guide des transports publics interurbains* qui fait état des différents services de transport en commun offerts à toute personne désirant voyager au Québec. Cet imprimé a été tiré à 500 000 exemplaires. Parmi les nouveaux dépliants portant sur les services et les directions du Ministère mentionnons: *La Direction du transport aérien*, *Le Service de la signalisation*, *Le Service aérien gouvernemental: 25 ans au service de la sécurité publique*. Ce dernier dépliant souligne le 25e anniversaire du Service aérien gouvernemental.

Plusieurs tracts ont été diffusés lors d'activités de relations publiques portant sur différents thèmes tels le transport international, l'industrie du camionnage, le transport en commun etc. De même, plusieurs rapports de recherche concernant des sujets d'actualité

ont été publiés, dont *La déréglementation partielle américaine de l'industrie du camionnage...*, *La conception du stationnement en fonction de l'économie urbaine* et *L'avantage énergétique du covoiturage*.

7.4 Systèmes de gestion

Le Ministère a poursuivi l'expansion de ses systèmes informatisés. Plusieurs d'entre eux ont été modifiés ou mis en service, notamment:

— l'inventaire des infrastructures de transport, soit la conception, la réalisation et l'implantation du sous-système «structures»;

— le maintien du système d'inventaire du réseau routier et celui du suivi des coûts d'entretien et de construction en tenant compte de la nouvelle codification des routes et des codes de M.R.C.;

— l'entretien d'hiver du réseau routier;

— l'information sur l'approvisionnement en agrégats;

— l'implantation d'un système servant à la compilation et aux statistiques relatives au transport scolaire;

— la gestion du personnel volant.

Quant au développement des projets, il a porté principalement sur l'étude et la conception administrative de divers systèmes d'information:

— à la Direction des acquisitions;

— pour la gestion des stocks au Service des relevés techniques;

— pour la gestion du parc de matériel roulant;

— pour la gestion du Centre de documentation de la Direction des communications;

— pour la micrographie des plans du Ministère.

Il y a lieu de souligner aussi la publication d'un nouveau manuel administratif qui comprend les directives ministérielles ainsi que l'ajout d'un nouveau secteur, soit celui de la gestion des ressources humaines.

Dans le domaine des logiciels, le Ministère a procédé à plusieurs études de marché en vue d'obtenir des logiciels ou autres systèmes présentement disponibles pouvant servir à la conception des routes, l'entretien du matériel ainsi qu'aux activités reliées à la documentation.

Mentionnons également le support technique apporté à l'entretien et au traitement de quelque 75 systèmes opérationnels. On a mené par ailleurs une étude d'impact et de faisabilité sur les sorties imprimées de plusieurs travaux afin de doter ces systèmes de la nouvelle conception technologique qu'est l'impression au laser.

D'autres études ont été entreprises sur les besoins en logiciels et équipements de type CAO/FAO (conception et/ou fabrication assistée(s) par ordinateur) en vue d'acquérir les outils susceptibles d'appuyer et d'améliorer l'efficacité et le rendement des techniciens. Les principales activités reliées à ce secteur consistaient à maintenir les divers systèmes existants, des progiciels de gestion ainsi que tous les moniteurs de télétraitement en mode local et en réseau, et à doter les entités administratives d'équipements et de logiciels conformes à leurs besoins.

En ce qui concerne le traitement distribué, le Ministère a accentué ses efforts pour munir ses directions régionales et ses districts d'outils de haut rendement. Ainsi, pour les régions de Montréal et de La Chaudière, la puissance de traitement des mini-ordinateurs a été augmentée pour permettre une meilleure utilisation des systèmes implantés. De plus, on prévoyait développer davantage ces systèmes en y intégrant l'unité IBM-8130 qui fut initialement localisée à Charny.

La bureautique et la micro-informatique ont aussi fait l'objet des préoccupations du Ministère. Ce dernier a fait l'acquisition de micro-ordinateurs et, compte tenu de l'importance accordée à l'utilisation des appareils de traitement de texte, il a favorisé l'intégration d'un «serveur» (unité de contrôle et de service) dans un réseau intégré, ce qui a eu pour effet d'alléger les tâches des utilisateurs. En outre, une étude fut amorcée concernant les orientations du Ministère en vue d'acquérir le type d'équipement requis pour des besoins spécifiques. Un projet pilote a aussi été mis sur pied au Bureau du sous-ministre afin d'établir diverses fonctions de bureautique.

L'application de la norme NIGQ-02 visant la sécurité des équipements et des systèmes s'est poursuivie. À cette fin, l'élaboration d'un plan formel de sécurité était en voie de réalisation.

Enfin, le Ministère a complété l'élaboration du schéma directeur de l'informatique qui a permis de dresser un bilan des systèmes utilisés, de déterminer les besoins et les objectifs généraux ainsi que les infrastructures technologiques, d'élaborer un plan de systématisation des familles de systèmes de même qu'un plan de réalisation qui tient compte des possibilités de développement de l'organisation et des ressources essentielles à son accomplissement.

Chapitre VIII

Programme 6

Transport scolaire

Le budget du programme d'aide au transport scolaire pour l'exercice 1984-1985 s'est élevé à 295 425 100 $, soit approximativement 17,9 % de l'ensemble des crédits du Ministère, représentant une augmentation de 9,2 % par rapport à l'exercice 1983-1984.

L'année scolaire 1984-1985 a été marquée par des mesures de consolidation faisant suite à la réforme majeure de 1982-1983. L'accent a notamment été mis sur la concertation entre les principaux agents impliqués dans le fonctionnement du système de transport scolaire et sur la mise en place de mécanismes de suivi et d'évaluations contractuelles entre les commissions et les transporteurs privés.

Ce budget est essentiellement consacré au transport quotidien (matin et soir) des élèves. Les pouvoirs d'organisation du transport scolaire sont décentralisés au niveau des commissions scolaires, celles-ci bénéficiant d'une enveloppe budgétaire prédéterminée qu'elles peuvent allouer en fonction de leurs priorités.

La somme des allocations spécifiques affectées au transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, a plus que doublé passant de 910 000 $ pour l'année scolaire 1983-1984 à 2 000 000 $ en 1984-1985.

Quatre-vingt-dix commissions scolaires et dix-sept institutions privées organisent des services de transport pour 666 240 élèves sur une clientèle inscrite de 1 068 869 élèves, soit 62,33 %. Le parc d'autobus et de minibus comprend 7 926 véhicules dont 183 sont utilisés en régie; 8,73 % de la clientèle transportée est intégrée aux services réguliers de transport en commun.

La réforme du transport scolaire introduite en 1982 visait également une utilisation maximale des ressources. Ainsi, une des mesures de polyvalence permettant d'admettre des clientèles autres qu'écolières sur les parcours réguliers a été appliquée en 1984-1985 par 19 commissions scolaires.

Les modifications apportées à la réglementation sur le transport à charte-partie ont assuré des services de transport de groupe à des conditions plus économiques.

Chapitre IX

Programme 7

Transport maritime et aérien

9.1 Transport maritime

Le Ministère a poursuivi sa contribution au soutien des dessertes maritimes avec les régions isolées que sont la Moyenne et la Basse-Côte-Nord, les îles de la Madeleine et le Nouveau-Québec. De plus, il a maintenu son programme de subventions pour les services de traversiers reliant, en divers points, les deux rives du Saint-Laurent, celles du Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac et celles du lac Témiscouata entre Notre-Dame-du-Lac et Saint-Juste-du-Lac.

Le programme de rationalisation des services de traversiers et de dessertes, en vue d'atteindre une plus grande efficacité au moindre coût possible, a été maintenu. Ce programme s'est traduit, entre autres, par un meilleur suivi de l'exécution des ententes de services et de l'efficience économique des subventions.

Au cours de 1982-1983, le Ministère avait procédé au rajeunissement du Règlement 15 concernant certaines normes de taux et tarifs pour le transport par navire traversier. Entre autres, le tarif des cartes de gratuité pour les personnes et des vignettes pour les véhicules avait été porté de 1,00 $ à 3,00 $, individuellement, et ces documents devenaient valables pour une année seulement. En 1983-1984, le Ministère a porté à 5,00 $, individuellement, le prix de ces documents et à 7,00 $ en 1984-1985, sans en changer la durée de validité.

Par ailleurs, le service maritime à l'île d'Anticosti par le biais de la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord a été consolidé. Au cours de l'exercice 1984-1985, deux navires ont régulièrement desservi l'île, l'un une fois par semaine (aller-retour) et l'autre à tous les dix jours et demi (aller-retour). Durant la période d'exploitation, soit du 1er avril au 20 janvier, quelque 2 950 tonnes de marchandises ont été manutentionnées.

Au cours de l'exercice 1984-1985, le Ministère a versé en subventions quelque 20 753 000 $, partagés ainsi:

— 13 940 000 $ à la Société des traversiers du Québec pour l'exploitation des traverses suivantes: Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola, Québec-Lévis, Montmagny-île aux Grues, Saint-Joseph-de-la-Rive-île aux Coudres, Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac et Matane-Baie-Comeau-Godbout;

— 1 184 000 $ versés aux organismes qui exploitent les traverses suivantes: Lotbinière-Deschambault, Rivière-du-Loup-Saint-Siméon, Notre-Dame-du-Lac-Saint-Juste-du-Lac, Havre-Aubert-île d'Entrée-Cap-aux-Meules et Harrington Harbour-Chevery-Aylmer-Sound. Les quatre premières sont assurées par des entreprises privées et la cinquième par la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent;

— 3 530 000 $ pour la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, au départ de Rimouski (Logistec navigation inc.);

— 1 880 000 $ pour la desserte maritime des îles de la Madeleine au départ de Montréal (Coopérative de transport maritime et aérien, mieux connue sous le sigle C.T.M.A.);

— 219 000 $ dont 115 000 $ pour la Fondation Boscoville et 94 000 $ à la marina de Rimouski.

Notons que le Ministère a favorisé le prolongement de certaines ententes de services de traversiers, notamment les contrats d'une année, afin d'assurer une plus grande stabilité aux clientèles visées de même qu'aux transporteurs. Par exemple, l'entente concernant le service entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon a été portée de un à cinq ans.

Par ailleurs, une quinzaine de postes et villages du Nouveau-Québec ont continué à profiter des services d'une desserte maritime dont le Ministère assume la responsabilité et coordonne les activités. Le volume de marchandises manutentionnées par ce service en 1984-1985 s'établissait à 12 470 tonnes métriques.

Au plan des immobilisations, le Ministère a investi au cours de l'exercice 1984-1985 la somme de 1 204 000 $ dont 392 500 $ pour le réaménagement des aires de stationnement et des voies d'approche au débarcadère de Québec; 17 500 $ pour amorcer des études destinées à l'aménagement d'un quai de service technique à l'intérieur du port de Québec au bénéfice de la Société des traversiers; 204 000 $ pour des travaux de dragage aux débarcadères d'Oka-Como associés à certains aménagements des berges et 453 000 $ pour la réfection d'un hangar de stockage et le parachèvement de certains travaux au quai de l'île d'Anticosti. Le Ministère a par ailleurs poursuivi

l'amélioration de l'ensemble de ses terminaux de façon à faciliter le transbordement des passagers et des véhicules.

Le Ministère est intervenu à plusieurs reprises pour protéger les intérêts du Québec dans le domaine du transport maritime sur le plan national et international. Citons à titre d'exemples, le transport maritime de haute-mer, les enquêtes de la Commission canadienne des transports sur les intérêts des compagnies de chemin de fer C.N. et C.P. dans des compagnies maritimes, l'implantation d'un élévateur à grains moderne au port de Québec, l'extension du port de Québec, l'étude sur les sinistres maritimes au Canada et la mise en péril de la Société de transport maritime Atlantic Container Express à la suite de l'application de taux non compensatoires par la Société Terra transport, filiale du Canadien national.

Dans le but de favoriser l'expansion du transport maritime au Québec, le Ministère se penche sur de nombreux dossiers. Pour l'année 1984-1985, mentionnons: l'amélioration de la desserte maritime de la Moyenne et Basse-Côte-Nord, l'amélioration de la desserte maritime des îles de la Madeleine au départ de Montréal, l'Ordonnance générale 3N, l'implantation d'un service de navires-rouliers sur le Saint-Laurent entre Montréal et les ports du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord, l'extension du port de Valleyfield. De plus, des représentants du Ministère ont participé aux travaux du comité de planification des installations portuaires du port de Baie-Comeau.

9.2 Transport aérien

Au cours de l'année 1984-1985, les activités du Ministère ont été marquées par l'aménagement de nouvelles infrastructures aéroportuaires et en particulier par le début du projet de construction des aéroports du Nouveau-Québec. Le Ministère a de plus contribué à l'exploitation des services aériens et au développement du transport aérien en général, soit par des interventions ou par la production d'études spéciales visant à orienter et à harmoniser les activités du gouvernement du Québec dans ce secteur.

En ce qui concerne les infrastructures aéroportuaires, le Ministère a attribué, au cours de l'année, un contrat de plus de 4 000 000 $, pour le réaménagement de l'aéroport de Saint-Augustin: construction d'une nouvelle piste et de bâtiments aéroportuaires, balisage lumineux, revêtement bitumineux et acquisition d'équipements d'entretien. Il a également alloué un montant de 2 300 000 $ au projet aéroportuaire de Port-Menier où la construction des bâtiments, qui devait commencer en juillet 1985, permettra de compléter les travaux d'immobilisations.

Les travaux pour la construction de onze aéroports au nord du 55^{e} parallèle ont débuté cette année par le site d'Ivujivik. De plus, les études préliminaires au développement des dix autres sites ont été entreprises au cours de l'année.

Selon l'entente conclue entre le Ministère et Transports Canada, relativement à la propriété et au financement de la construction de ces aéroports, les crédits proviendront à 60 % du Canada et à 40 % du Québec. Cependant la propriété des aéroports reviendra au Québec. Alors que Transports Canada est responsable de la réalisation des plans et devis, le Ministère réalise les travaux. Ces derniers, d'après le calendrier établi, devraient s'échelonner sur une période de sept ans, soit jusqu'en 1990-1991.

À la suite de sa décision d'aménager un aéroport dans la région du Témiscamingue, le Ministère a procédé à l'élaboration d'un avant-projet et au choix de l'emplacement de la piste.

Durant l'année, il a consacré plus de 500 000 $ à plusieurs travaux d'aménagement dans le but d'améliorer les infrastructures du réseau des aéroports et des héliports gouvernementaux.

Comme par les années passées, le Ministère a distribué des subventions à certains aéroports municipaux ainsi qu'à différents organismes oeuvrant dans le domaine du transport aérien.

De plus, le Ministère a entrepris la préparation de plans directeurs d'aéroports dans le but d'assurer un développement efficace et ordonné des aéroports gouvernementaux. Il a également commencé de dresser le plan de l'aéroport Saint-Honoré en 1984-1985. Il a poursuivi ses efforts en ce qui a trait aux programmes de mesures d'urgence dans ces mêmes aéroports, en assumant le coût d'exploitation de divers véhicules ainsi que les frais d'entraînement et de formation de pompiers auxiliaires.

Le Ministère a poursuivi au cours de l'année l'amélioration des services aériens dispensés dans onze villages situés à l'est de Sept-Îles sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Ainsi, par la location d'appareils à la Société Québecair et par le remboursement de certains déficits, la contribution du Ministère s'est élevée à 1 775 000 $. En ce qui concerne le trafic aérien de la Moyenne et Basse-Côte-Nord, il convient de mentionner qu'il s'est visiblement accru comparativement à l'an passé en enregistrant une hausse respective de 25,1 % et de 14,9 % pour le transport des passagers et du fret.

Le Ministère a de plus subventionné les traverses aériennes île aux Grues–Montmagny, île d'Entrée–Havre-aux-Maisons et Notre-Dame-des-Sept-Douleurs–île Verte. Un montant de 134 000 $ a été attribué à ces activités.

Dans le cadre du programme de développement du transport aérien, plusieurs démarches et analyses

ont été effectuées en vue de mettre sur pied des services aériens réguliers entre Sherbrooke, Québec et Montréal ainsi qu'entre Québec et Charlevoix. Ces travaux ont abouti à une entente entre le Comité administratif de l'aéroport de Sherbrooke et la municipalité régionale de comté de Charlevoix-Est.

Deux études préliminaires de développement ont été effectuées, d'une part, pour identifier les besoins et les carences actuelles du transport des passagers entre Senneterre et La Tuque ainsi que du transport des denrées périssables par avion sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord en hiver et, d'autre part, afin de définir les éléments d'un programme d'aide aux aéroports locaux de propriété publique.

Le Ministère a élaboré un programme d'action concernant la sécurité aérienne. Ainsi, au cours des deux prochaines années, de nouveaux moyens seront utilisés dans le but de réduire les taux d'accidents.

Dans le domaine du transport aérien national, le Ministère a participé à divers projets portant sur l'évaluation des besoins concernant l'espace aérien du Canada et sur les plans directeurs des aéroports de Québec, de la région de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay–Lac-Saint-Jean et du Nouveau-Québec.

Chapitre X

Programme 8

Service aérien gouvernemental

10.1 Transport des personnes et des marchandises

L'exercice 1984-1985 a été marqué par une hausse de l'utilisation des aéronefs du Ministère. En effet, ils ont effectué cette année un total de 12 512 heures de vol comparativement à 11 471 l'an passé, soit une augmentation de 9 %. Le nombre de passagers transportés au cours de l'année, se chiffrant à 29 462 en regard des 26 497 transportés en 1983-1984, enregistre, pour sa part, une hausse de 11 %.

Depuis l'implantation d'un fonds renouvelable au Service aérien, certains frais d'opération sont maintenant facturés à la clientèle, au prorata de chaque heure de vol effectuée.

L'avion-ambulance et d'autres appareils du Ministère ont procédé au transport d'urgence de 615 patients au cours de l'année, comparativement à 546 en 1983-1984. Ces urgences ont donc nécessité plus de 1 400 heures de vol en regard des 1 200 effectuées l'année précédente.

Le Service aérien a collaboré à 2 781 nolisements d'aéronefs d'une valeur de 9 373 000 $ pour le compte des ministères et organismes du gouvernement québécois.

10.2 Protection de la forêt

Les avions-citernes ont effectué 1 679 heures de vol, soit 2 000 heures de moins que l'année précédente en raison d'une diminution des feux de forêt. Leurs interventions ont été néanmoins décisives lors de courtes périodes de sécheresse.

Au cours de l'hiver, deux avions CL-215 sont allés combattre des incendies forestiers au Mexique, tandis que deux avions Canso se sont rendus aux îles Galapagos en Équateur pour aider à circonscrire un feu de brousse qui menaçait des espèces animales et végétales qu'on ne trouve que dans ces îles du Pacifique.

Chapitre XI

Secrétariat du Ministère

Le Secrétariat du ministère au Bureau du sous-ministre a pour responsabilité:

— d'assurer la coordination, la rationalisation et l'harmonisation de l'action ministérielle et ce, dans le respect des mandats et compétences dévolus à la structure administrative;

— d'assurer la responsabilité de l'accès à l'information et de l'amélioration des niveaux de services aux citoyens;

— d'assurer la gestion du fichier central des dossiers, des plans et des documents officiels du Ministère.

La structure de la Direction du secrétariat du Ministère est composée d'un regroupement de deux services:

— le Service des relations extra-ministérielles,

— le Service des archives et messageries, et de conseillers cadres.

11.1 Service des relations extra-ministérielles

Dans le cadre de l'exécution de son mandat, le Ministère a continué d'entretenir de multiples relations avec des associations et ministères reliés au domaine du transport, tant sur le plan interprovincial, que fédéral et international.

Sur le plan des relations fédérales-provinciales, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a tenu trois conférences dont deux à Ottawa et une à Montréal. Ce conseil regroupe les ministres des transports fédéraux, provinciaux et territoriaux autour d'une table de concertation afin d'harmoniser leurs politiques et d'uniformiser au besoin les mesures législatives et administratives découlant de ces politiques. Au cours de l'année, les délibérations des ministres ont porté, entre autres, sur la réforme réglementaire du camionnage, la politique aérienne fédérale, le transport des personnes handicapées, la sécurité routière et le transport des marchandises dangereuses.

En ce qui concerne les relations bilatérales Québec-Ottawa, deux rencontres entre ministres ont eu lieu, dont l'une portait spécifiquement sur le renouvellement de l'entente auxiliaire sur les transports. L'autre rencontre a permis de passer en revue les principaux dossiers de transport impliquant les deux niveaux de gouvernement. Il y fut notamment question de la rationalisation du transport aérien au Québec, de développement du secteur maritime, du réseau ferroviaire de base, de l'entente sur les trains de banlieue et de l'évolution des réformes réglementaires touchant différents modes de transport.

Le Ministère a continué de participer aux activités de diverses associations de transport qui regroupent tant des administrateurs gouvernementaux que des transporteurs, des constructeurs de matériel et d'infrastructures de transport et des consultants, notamment: la Conférence canadienne d'administration en transport motorisé (C.C.A.T.M.), l'Association des routes et transports du Canada (A.R.T.C.) et l'Association québécoise du transport et des routes (A.Q.T.R.).

Le Ministère a poursuivi ses échanges avec la France, notamment en matière de sécurité routière, de transport terrestre des personnes, de transport terrestre des marchandises et de recherche. De plus, le Québec s'est associé avec la France lors de la tenue à Montréal en septembre 1985 du Congrès international coparrainé par l'Association québécoise du transport et des routes (A.Q.T.R.), l'Association des routes et transports du Canada (A.R.T.C.) et l'Association pour le développement des techniques de transport, d'environnement et de circulation (ATEC), France.

Le Ministère a été l'hôte de délégations en provenance de la France, de la Belgique, de la Suède, du Japon, de Madagascar, des États de New York et du Vermont et de l'Ontario, tandis que des représentants du Ministère ont effectué des stages aux États-Unis, en France, en Angleterre, en Autriche, en Allemagne, au Japon et au Danemark. Le ministre des Transports a aussi effectué un séjour au Japon dans le cadre d'une mission sur le transport des personnes, au début de février 1985.

Autres activités

Aux responsabilités déjà dévolues au titulaire de la Direction du secrétariat, à savoir: assumer la réalisation des activités visant à garantir au sous-chef une gestion conforme à ses obligations et coordonner les efforts d'un ensemble d'intervenants appelés à fournir des expertises en matière de transport, il faut ajouter les obligations suivantes: agir comme responsable ministériel de l'accès à l'information; assurer le développement, la coordination, la mise en place des programmes et des moyens visant à accentuer des

niveaux de services aux citoyens; collaborer à la mise en place et à l'administration du programme de prime à l'initiative (relations avec les citoyens) et superviser la réalisation des activités pertinentes.

Parmi les grands événements qui ont souligné les activités de ce secteur au cours de l'année, mentionnons: le programme d'amélioration des relations avec les citoyens et citoyennes; l'application de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (loi 65) et la visite du pape Jean-Paul II en territoire québécois.

Le programme d'amélioration des relations avec les citoyens et citoyennes

Dans le cadre de ce programme, le Ministère, en harmonie avec le Secrétariat, a procédé à l'ouverture, le midi, de l'ensemble des bureaux ayant un contact direct avec le public.

L'identification des bureaux du siège social situé à Place Hauteville, à Québec, a aussi été révisée et un poste d'accueil a été aménagé à l'entrée de cet édifice pour recevoir les visiteurs et les guider au besoin. La refonte de l'identification de tous les bureaux régionaux a également été amorcée.

Par ailleurs, une journée de sensibilisation à l'accueil a été offerte à 210 employé(e)s travaillant à l'accueil ou ayant des contacts réguliers, soit par téléphone ou en personne, avec le public en région.

Une révision complète de la présentation du Ministère dans les pages bleues de divers répertoires téléphoniques a aussi été réalisée dans le cadre du plan d'humanisation des services offerts par le Ministère.

Loi d'accès à l'information

L'application de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (loi 65), a donné lieu à treize demandes officielles qui ont été acheminées au responsable ministériel entre le 1er juillet 1984 et le 1er mars 1985. Des centaines de demandes, faites dans l'un des 74 points de chute du Ministère ont été satisfaites sur-le-champ sans enclencher le processus d'acheminement au responsable ministériel, suivant en cela l'esprit de la politique ministérielle en la matière.

Des demandes reçues, sept portaient sur l'accès aux documents, cinq sur l'accès à des renseignements nominatifs (renseignements personnels confidentiels) et une sur la rectification des renseignements nominatifs.

Dans la majorité des cas, soit onze fois sur treize, il y a eu communication totale de l'information demandée. Tous les demandeurs de renseignements nominatifs ont d'ailleurs reçu une communication complète de l'information requise.

La plupart des solliciteurs ont obtenu une copie du document demandé et ce, à l'intérieur du délai de vingt jours prescrit par la loi.

Les demandes provenaient de sources variées, soit autant d'associations, de comtés, de bureaux d'avocats ou de compagnies que de simples citoyens ou d'employé(e)s du Ministère. Elles portaient également sur des sujets divers dans le volet accès aux documents alors que, pour les renseignements nominatifs, les demandes avaient trait plutôt aux dossiers personnels d'employé(e)s.

La visite du pape Jean-Paul II en territoire québécois

De nombreux efforts ont été déployés de la part du Ministère et de divers intervenants dans le but de réaliser divers plans de transport, conciliant sécurité et efficacité.

À cette fin, un comité sur les transports avait été mis sur pied dès septembre 1983. Présidé par le ministère des Transports, il regroupait, des représentants du Ministère, de la Sûreté du Québec et du Bureau du commissaire général à la visite du pape.

À la suite de plusieurs études et pour des motifs de sécurité et de fiabilité, on a retenu la solution du transport ferroviaire pour le déplacement du pape et de sa suite entre Québec et Montréal. Un spécialiste du Ministère, dont les services ont été prêtés au Bureau du commissaire général à la visite du pape, a coordonné l'aménagement du train papal, et s'est occupé des négociations avec les compagnies ferroviaires concernées et de l'itinéraire des deux trains, dont le premier était réservé au Saint-Père, à sa suite, aux organisateurs et à des policiers alors que l'autre transportait notamment les journalistes.

De nombreuses rencontres entre les représentants du C.N., du C.P., de Via Rail et de la Sûreté du Québec, le tout coordonné par le chef d'événement du Bureau du commissaire général à la visite du pape, ont permis de définir et d'harmoniser les responsabilités de chaque participant.

Pour le transport des fidèles, on a choisi, après avoir établi les besoins, l'option du transport par autobus d'écoliers. Au Québec, ce parc d'autobus s'est élevé à 7 600 véhicules, dont environ 1 200 minibus. Il importe de noter que seuls les véhicules les plus récents ont été utilisés par souci de sécurité publique.

Il y a eu une étroite collaboration avec les trois municipalités les plus concernées par la visite, soit

Montréal, Québec et Trois-Rivières. Des rencontres avec sept commissions de transport du Québec ont été organisées et des règlements ont été modifiés pour faciliter le transport du public durant les événements.

Une signalisation spéciale avait été prévue. Le ministère des Transports a fait fabriquer 8 000 panneaux de signalisation utilisés autant sur les sites que sur le réseau routier. Il a également assuré la fabrication de 14 000 vignettes pour l'identification des véhicules destinés aux navettes ou au transport de groupes. Chaque identification correspondait à un emplacement spécifique sur un stationnement à proximité des sites d'événements.

Soucieux d'offrir un service de qualité, le Ministère a également conclu des ententes avec diverses ligues et entreprises de taxi pour assurer le transport dans des cas particuliers. Il a aussi harmonisé le calendrier des travaux de voirie avec les dates de la visite, supervisé le transport des barrières métalliques qui ont servi à assurer la sécurité, prévu des parcours alternatifs et préparé les cartes illustrant les déplacements du pape dans les régions de Québec, de Montréal et de Trois-Rivières.

11.2 Service des archives et messageries

Les principales activités liées à ce service concernent les divisions suivantes:

— Courrier et messageries;

— Archives et plans;

— Centre de préarchivage.

Courrier et messageries

Les principales activités de ce secteur en matière de traitement de courrier se répartissaient ainsi: traitement du courrier interministériel, du courrier interne, du courrier fédéral, du courrier recommandé et de celui des compagnies privées.

À ces activités s'ajoutaient plusieurs services, notamment, la cueillette et la livraison de colis par lots, le classement du courrier, la cueillette et la livraison par messagers, la recherche et la vérification pour acheminer le courrier aux destinataires, les renseignements par téléphone, l'emballage de colis, le traitement et l'expédition de la paye, le traitement (manipulation, classement, emballage et expédition) du journal du Ministère, du journal quotidien et du journal des achats. Mentionnons également le service lié à la distribution des offres de ressources humaines (concours, affectations, etc.) et le Service de statistique lié à l'enregistrement du courrier.

Le bilan annuel des activités de cette division pour l'année 1984-1985 se présente comme suit: le courrier intraministériel recueilli (comprenant lettres et colis), 779 396 unités; le courrier intraministériel distribué, 773 431; le courrier en provenance de l'extérieur (provincial et fédéral), 916 147; le courrier expédié à l'extérieur, 950 322; l'emballage de colis, 10 425; la vérification et la prise de renseignements pour acheminer le courrier, 21 315; renseignements téléphoniques pour le Ministère et le public, 7 111.

Quant aux activités reliées strictement à la réception et à l'expédition du courrier, le nombre total de lettres manipulées durant l'année s'est élevé à 3 336 282 et le nombre de colis à 82 114, ce qui représente une légère augmentation de 2,5 % durant l'année.

Archives et plans

Cette division comprend deux sections:

— la micrographie (section des plans);

— la reprographie (section impression).

En 1984-1985, cette division a été particulièrement active et des augmentations substantielles sont à souligner dans presque toutes les activités.

Ces augmentations sont proportionnelles à la reproduction des plans puisque toutes les activités de la division sont faites en vue de fournir aux divers requérants les copies nécessaires à leurs travaux.

Au cours de l'année précédente (1983-1984), on a produit 1 120 580 pieds carrés ou 104 143,12 mètres carrés de documents alors qu'en 1984-1985, la production s'est élevée à 1 277 985 pieds carrés ou 118 724,81 mètres carrés, soit une augmentation de 14 %.

Le Centre de préarchivage

Le Service des archives et messageries a pour seule activité la garde des plans du Ministère.

Un seul employé y est affecté à raison de deux demi-journées par semaine, soit les mardi et jeudi avant-midi pour répondre aux demandes de documents. Au cours de l'année on a expédié approximativement quelque 1 440 plans, classé 1 584 plans et procédé à la relocalisation de 96 caisses de dossiers de plans.